

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

RESUMO INFORMATIVO
COM AS PRINCIPAIS
NOTÍCIAS DOS SETORES
PORTUÁRIO E DE
NAVEGAÇÃO

Edição 052/2022
Data: 13/04/2022



ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TRAVESSIA DE BALSAS SANTOS-GUARUJÁ RECEBE NOVO PÍER E RAMPA APÓS ACIDENTE COM NAVIO.....	4
REDUÇÃO DE TARIFAS AUMENTA COMPETITIVIDADE DO PORTO DE SANTOS.....	5
TERMINAL DE GRANÉIS NO PORTO DE SANTOS DEVE SER LEILOADO COM ACESSO FERROVIÁRIO.....	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
PROGRAMA DE CONCESSÕES DO GOVERNO FEDERAL É APRESENTADO AO EMBAIXADOR DO JAPÃO.....	7
PERNAMBUCO FIRMA PACTO PARA REDUZIR MORTES NO TRÂNSITO E JÁ CONTA COM TRANSFERÊNCIA DIGITAL DE VEÍCULOS.....	8
MODELO DE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA SERÁ REFERÊNCIA PARA ITAJAÍ, SÃO SEBASTIÃO E SANTOS, AFIRMA PILONI.....	9
GOVERNO FEDERAL RETOMA OPERAÇÕES DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA NO MUNICÍPIO DE NOVO AIRÃO (AM).....	10
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	11
BALCÃO ÚNICO JÁ CHEGA A 24 ESTADOS E SIMPLIFICA ABERTURA DE EMPRESAS NO PAÍS.....	11
MINISTRO PAULO GUEDES PARTICIPA DO ENCONTRO DO FMI E BANCO MUNDIAL NOS EUA.....	12
AVANÇO DAS REFORMAS AMPLIARÁ ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS.....	13
NOVO SISTEMA DE PREÇOS DE TRANSFERÊNCIA FORTALECE INGRESSO DO BRASIL NA OCDE.....	13
BRASIL VAI NEGOCIAR ADESÃO AO ACORDO SOBRE COMÉRCIO DE AERONAVES CIVIS DA OMC.....	15
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	15
EDITORIAL - ACESSO FÁCIL AO PORTO DE VITÓRIA.....	15
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	16
MUDANÇAS.....	16
PARANAGUÁ.....	16
FLORIANÓPOLIS.....	17
REGIÃO SUDESTE - VALOR DE COMPRA DA CODESA BEIRA R\$ 2,3 BI, DIZ JÚLIO CASTIGLIONI.....	17
REGIÃO SUDESTE - 'FREE-FLOW TRARÁ JUSTIÇA TARIFÁRIA', AFIRMA ALESSANDRO REICHERT.....	19
REGIÃO SUDESTE - MINISTÉRIO ESTUDA NOVAS REGRAS PARA O LEILÃO DO PORTO DE SANTOS, DIZ SECRETÁRIO.....	20
REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU NÃO TEM INTERESSE EM OPERAR FERROVIA ATÉ SÃO JOÃO DA BARRA, DIZ JOÃO BRAZ.....	22
REGIÃO SUDESTE - MELHORIA DOS ACESSOS É DESAFIO PARA A COMPETITIVIDADE NO SETOR LOGÍSTICO.....	24
REGIÃO SUDESTE - TRANSPARÊNCIA EM FOCO NO DEBATE SOBRE TARIFAS PORTUÁRIAS COMO FATOR DE EQUILÍBRIO.....	25
REGIÃO SUDESTE - CARTA COM OITO PROPOSTAS SERÁ ENVIADA AOS CANDIDATOS A GOVERNADOR.....	26
VITRINE - OS PORTOS E A LOGÍSTICA DO SUDESTE EM DESTAQUE.....	27
OPINIÃO – ECONOMIA - AFINAL, QUEM GANHA COM A GUERRA?.....	28
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	30
PORTO DE SETÚBAL ENTRA NA ROTA DO LÍTIU.....	30
MODELO DE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA SERÁ REFERÊNCIA PARA ITAJAÍ, SÃO SEBASTIÃO E SANTOS, AFIRMA PILONI.....	30
ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE SÃO PAULO ANALISA PROJETO PARA AMPLIAR EXPLORAÇÃO DAS FERROVIAS PAULISTAS.....	31
EUA: CARGILL E BURGER KING FIRMAM PARCEIRA COM FUNDAÇÃO PARA RESTAURAR PASTAGENS NAS GRANDES PLANÍCIES.....	32
FERROVIA VLI AUMENTA EM 10% VOLUME TRANSPORTADO EM 2021 E RECEITA LÍQUIDA SOBE 19,6%.....	32
OBRA DO TERMINAL DE CELULOSE DO PORTO DE PARANAGUÁ AVANÇA E UNIDADE DEVE INICIAR OPERAÇÃO JÁ NESTE ANO.....	33
JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
ANP LEILOA 15% DOS BLOCOS EM NOVA RODADA E ARRECADA MAIS DE R\$ 422 MILHÕES.....	34
ACIONISTAS DECIDEM HOJE FUTURO DA PETROBRAS. MINORITÁRIOS TENTAM AMPLIAR PRESENÇA NO CONSELHO.....	37
TCU JULGA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS NA PRÓXIMA SEMANA, E GOVERNO TENTA EVITAR ADIAMENTO.....	39
EMPRESÁRIOS ACUSAM QUE TEMPO DE LIBERAÇÃO DE CARGAS QUADRUPLOU COM OPERAÇÃO-PADRÃO NA RECEITA.....	40
GIGANTE CHINESA DE PETRÓLEO PLANEJA SAIR DE EUA E CANADÁ POR TEMER SANÇÕES APÓS GUERRA NA UCRÂNIA.....	43
LEILÃO DE AEROPORTO DE CONGONHAS, EM SÃO PAULO, JÁ ATRAI 13 GRUPOS, INCLUSIVE ESTRANGEIROS.....	44
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	45
PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS SERÁ JULGADA NA PRÓXIMA QUARTA-FEIRA PELO TCU.....	45
O IMPACTO DO CORTE DA ENERGIA RUSSA.....	47
PETRÓLEO FECHA EM ALTA, INFLUENCIADO PELA CONTINUIDADE DA GUERRA NA UCRÂNIA E DÓLAR FRACO.....	48



GOVERNO ARRECADA R\$ 422 MI EM LEILÃO DE ÁREAS DE PETRÓLEO E GÁS SEM PARTICIPAÇÃO DA PETROBRAS	49
‘SUSTENTABILIDADE É UM CAMINHO SEM VOLTA’, DIZ DIRETOR SOCIOAMBIENTAL DO BNDES	50
VALOR ECONÔMICO (SP).....	52
VENDAS GLOBAIS DE VEÍCULOS ELÉTRICOS ULTRAPASSAM CARROS HÍBRIDOS PELA PRIMEIRA VEZ EM 2021	52
TRIGO “PRESO” EM SANTOS PODE AFETAR OFERTA DE PÃO EM SÃO PAULO.....	53
ÁREA OBTIDA EM LEILÃO DA ANP AMPLIA PORTFÓLIO DA SHELL NO BRASIL, DIZ DIRETORA	54
JSL PLANEJA SEGUIR COM AQUISIÇÕES E VÊ MERCADO POTENCIAL DE R\$ 960 BILHÕES EM LOGÍSTICA	55
PREÇO DO AÇO NA CHINA DEVE PERMANECER INSTÁVEL AFETADO POR COVID, DIZ CONSULTORIA	56
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	57
ENTREGA DE PROJETOS COM RECURSOS DO FMM EM 2021 FOI O MENOR EM 9 ANOS	57
PETRORIO TEM SEU MELHOR PRIMEIRO TRIMESTRE	58
CMA CGM LANÇA SERVIÇOS INTERMODAIS NO RIO DE JANEIRO E MINAS GERAIS.....	58
ESTUDOS DA HIDROVIA BRASIL-URUGUAI SÃO ENTREGUES AO GOVERNO FEDERAL	59
3º CICLO DA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO TEM 59 BLOCOS ARREMATADOS.....	59
PORTO DE IMBITUBA REGISTRA ALTA DE 24,6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DO 1º TRIMESTRE.....	61
AUDIÊNCIA PÚBLICA DE NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS OCORRE DIA 19	62
DINÂMICA DO NOVO MODELO SERÁ DESAFIO PARA FUTURO GESTOR EM VITÓRIA, DIZ CASTIGLIONI.....	63
EMPRESA NORUEGUESA DESENVOLVE NAVIO PARA TRANSPORTAR HIDROGÊNIO EM CONTÊINERES	64
SIEMENS E ESTALEIRO HYUNDAI DESENVOLVEM PROGRAMA DE DESENHO ASSISTIDO POR COMPUTADOR.....	65
ARTIGO - A LEI DO “BR DO MAR” COM ALÍQUOTAS REDUZIDAS DO AFRMM	65
TERMINAIS DE LÍQUIDOS ALERTAM IBAMA SOBRE RISCOS DE SHIP-TO-SHIP EM MAR ABERTO	67
WEG FORNECE SOLUÇÕES PARA TERMINAL DE ARMAZENAMENTO DE RAS MARKAZ EM OMÃ.....	69
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	70
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	70



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TRAVESSIA DE BALSAS SANTOS-GUARUJÁ RECEBE NOVO PÍER E RAMPA APÓS ACIDENTE COM NAVIO

Entrega ocorreu nesta quarta-feira (13). Mais de 23 mil carros e motos passam pelo local diariamente

Por: Daniel Gois



Reforma do píer e da rampa de acesso da travessia de balsas entre Santos e Guarujá foi entregue nesta quarta-feira (13) Foto: Alexander Ferraz/AT

O Governo de São Paulo entregou, nesta quarta-feira (13), a reforma do píer e da rampa de acesso da travessia de balsas entre Santos e Guarujá, no lado guarujaense, atingidos por um navio que deixava o Porto de Santos em junho do ano passado.

Além dos reparos aos danos, houve reformas hidráulicas, consertos nas ferragens e pintura na rampa. Já o píer foi reconstruído com indenização da empresa responsável pela embarcação envolvida na ocorrência de 2021, o porta-contêineres Cap San Antonio.

O diretor geral do Departamento Hidroviário (DH), José Reis, explica que as duas rampas que não tiveram ligação com o acidente também serão reformadas. A rampa do lado esquerdo, vindo de Guarujá, começa a receber os serviços de melhoria na segunda-feira (18), ainda sem previsão de entrega. A reforma das três rampas custará R\$ 9,7 milhões ao Estado.

"A partir do dia 18, serão duas rampas (à disposição do público para o serviço de travessia). A gente vai trabalhar em operação como estávamos trabalhando até agora. No momento que a nova rampa for entregue, passaremos para a rampa central. Vamos trabalhar em duas rampas até que as três estejam concluídas", disse Reis.

A travessia Santos-Guarujá é a que mais movimentada passageiros em todo o litoral de São Paulo. Por dia, são 15 mil veículos (entre carros, caminhões e ônibus), 8 mil motos, 8 mil ciclistas e 200 pedestres, em média.

"Estamos entregando aquilo que foi danificado pelo navio, mais reformas nas rampas com recursos do Estado. Vamos passar a operar permanentemente com sete balsas. Já vínhamos operando, agora vamos estabelecer esse padrão para garantir o tempo mínimo de 15 minutos", declarou o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto.

Relembre o acidente

Um acidente envolvendo o navio Cap San Antonio causou a destruição de um atracadouro no lado de Guarujá, em 20 de junho de 2021. Na ocasião, duas balsas foram danificadas. Ninguém ficou ferido.

A colisão fez com que a travessia ficasse paralisada temporariamente, com as balsas aguardando um local para desembarque dos veículos.

Em dezembro do ano passado, o Governo Estadual entregou a reforma das duas balsas atingidas pelo acidente, além do atracadouro voltado à passagem de ciclistas. Com a reforma do píer e da rampa, estes serviços foram finalizados.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*
Data: 13/04/2022

REDUÇÃO DE TARIFAS AUMENTA COMPETITIVIDADE DO PORTO DE SANTOS

Expectativa é de queda de 20% nas taxas portuárias com a desestatização, afirma Ministério da Infraestrutura

Por: *Maurício Martins*



Taxas portuárias são cobradas de navios e terminais no cais santista Foto: Carlos Nogueira

A diminuição de 20% nos valores das tarifas cobradas no Porto de Santos, como prevê o Ministério da Infraestrutura com a desestatização e o “aumento da eficiência”, pode influenciar na competitividade cais santista em relação a outros complexos portuários do País. Ou seja, Santos deve atrair mais empresas. Isso porque essas taxas impactam em toda a cadeia de importação e exportação e chegam

até o preço final dos produtos.

A questão, porém, é saber se realmente essa redução ocorrerá e com base em quais valores, já que a realidade atual é outra: passou a vigorar este mês uma nova estrutura tarifária, com reajuste médio de 13,2%, autorizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Se o contrário do que o Governo Federal afirma acontecer e houver aumento das taxas, empresas podem procurar outros portos ‘mais baratos’ para movimentar suas cargas.

“Qualquer aumento ou redução das tarifas praticadas pelo Porto, sempre geram repercussão no custo do usuário. Isso significa que influenciam para cima ou para baixo nas mercadorias importadas e na competitividade no produto de exportação”, afirma o diretor-presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino.

O consultor portuário Ivam Jardim, da Agência Porto Consultoria, acredita que as tarifas serão reduzidas com a desestatização, mas ressalta que com os dados disponibilizados até o momento pelo Governo Federal, não é possível chegar nesse cálculo. “Mas tudo vai para o preço dos produtos. Se o terminal portuário cobra muito caro, se o armador cobra frete alto, a carga sempre paga a conta”.

Segundo Ivam, na composição do plano da desestatização, publicado pelo Governo, há uma gama de investimentos para o novo concessionário. “A tarifa precisa ser suficiente para remunerar esses investimentos. Quando o Governo fala que vai diminuir, é perante a tarifa atual, que na visão dos arrendatários está cara e mal apresentada”.

Tipos de tarifas

As tarifas, pagas por armadores (donos dos navios) e operadores de carga (terminais) à Santos Port Authority (SPA), servem para remunerar os custos envolvidos com a infraestrutura disponível no cais. Elas também serão cobradas pela empresa que assumir a gestão portuária após a privatização.

Cada porto no Brasil tinha uma forma diferente de cobrar as tarifas. A Antaq está padronizando a forma de cobrança e a SPA já se enquadrou nessa nova tabela. Além do aumento, houve outras modificações.

São três tabelas de tarifas, explica Sérgio Aquino. Na primeira está a taxa que o armador paga pela infraestrutura aquaviária, ou seja, para transitar no canal de navegação. É como se fosse um pedágio em uma estrada. Antes a tarifa era paga por quantidade de carga movimentada, a partir deste mês o navio paga pelo seu tamanho, sua capacidade, esteja cheio ou vazio.

Na tabela 2, a tarifa é cobrada do armador pelo ponto de atracação, um valor por metro linear que ele está ocupando no cais. A conta depende do tipo de carga e do local onde a embarcação parou. Já a tabela 3 incide sobre a operação: carga e descarga de contêineres, granéis etc. Para cada tipo de carga existe um valor por tonelada ou unidade movimentada, no caso de contêiner. Quem paga é o operador portuário, a menos que esteja em contrato entre as partes que o armador deve pagar também.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/04/2022

TERMINAL DE GRANÉIS NO PORTO DE SANTOS DEVE SER LEILOADO COM ACESSO FERROVIÁRIO

Governo Federal estuda remodelação do STS08 para atrair mercado após leilão não ter interessados em 2021

Por: Ágata Luz



Leilão do terminal STS08, no Porto de Santos, passa por um processo de remodelação Foto: Luigi Bongiovanni/Arquivo/AT

Previsto para o último trimestre deste ano, o leilão do terminal STS08, no Porto de Santos, passa por um processo de remodelação. Entre as revisões, os modos de acesso ao lote estão em pauta, por isso, há expectativa de que um possível acesso ferroviário seja incluído na concessão. O objetivo é deixar a modelagem mais atraente ao mercado após o terminal

ser levado a leilão no ano passado e não ter interessados.

Com 168,3 mil m², o terminal destinado à movimentação, armazenagem e distribuições de granéis líquidos deveria receber R\$260,6 milhões em investimentos de infraestrutura. Atualmente, o lote que fica na Alemoa é operado pela Transpetro através de contratos de transição.

Em nota, o Ministério da Infraestrutura afirmou a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) é a responsável pela revisão da modelagem, que além de mais atrativa para o mercado, deve ser “conveniente para a Santos Port Authority (SPA)”.

Além disso, o ministério afirmou que, junto com o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia, participa de reuniões com investidores interessados no terminal.

Opiniões

Alvo de um dos leilões mais aguardados do ano, o STS08 tem seu futuro acompanhado de perto pelo setor portuário. Para alguns integrantes do time de colunistas da editoria Porto & Mar, a prioridade neste momento é garantir o pleno funcionamento do espaço na Alemoa.

O engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia, Luis Claudio Montenegro, diz que o terminal é importante e é “uma questão de foco” para que seja leilado.

“As condições precisam ser um pouco mais atraentes para que faça sentido para players com menor capacidade”, explica, dizendo que, segundo sua análise, os grandes players já estão posicionados no mercado, por isso, o arrendamento em questão seria para os menores.

Para o especialista em Gestão de Pessoas e Estratégia Organizacional, Hudson Carvalho, também é “importantíssimo” que o terminal continue operando e, com isso, receba os investimentos previstos. Ele considera que a possível inclusão do acesso ferroviário um acerto do Governo Federal.

“Deve tornar a área mais atrativa, visto que o acesso rodoviário ao Porto continua único. Quem possui mais de uma alternativa de acesso, como o ferroviário, terá vantagem competitiva”. Carvalho ressalta que um modal ferroviário também é fundamental para geração de empregos “ligados a construção, manutenção e operação desse modal”.

O engenheiro e especialista em tecnologia e logística portuária, Ricardo Pupo, acredita que a área tem potencial e também ressalta a importância do leilão. “Acredito que privatização sempre dá mais flexibilidade e agilidade para o operador porque o operador privado não tem os entraves burocráticos que o órgão público possui. Então ele consegue operar com mais facilidade o terminal, as parcerias, entre outros”.

STS08A

Em 19 de novembro do ano passado, o terminal STS08A, vizinho ao STS08, foi arrematado pela Petrobras por R\$ 558,2 milhões. O valor será destinado aos cofres da Santos Port Authority (SPA), a estatal que administra o cais santista, que ainda deve receber R\$ 2,5 bilhões durante os 25 anos do contrato de arrendamento. Há, também, a expectativa de geração de cerca de 12 mil empregos.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 13/04/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PROGRAMA DE CONCESSÕES DO GOVERNO FEDERAL É APRESENTADO AO EMBAIXADOR DO JAPÃO

Durante encontro em Brasília, ministro Marcelo Sampaio detalhou os projetos de infraestrutura ao embaixador Teiji Hayashi



Marcelo Sampaio detalhou projetos de infraestrutura ao embaixador Teiji Hayashi - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Grande parceiro estratégico do Brasil, o Japão tem sido essencial no desenvolvimento de acordos de cooperação em diversas áreas. Com o objetivo de fortalecer a relação bilateral com o Brasil, nesta terça-feira (12), o ministro Marcelo Sampaio apresentou os projetos de concessão do Governo Federal ao embaixador do Japão, Teiji Hayashi.

Ao apresentar a carteira de concessão de infraestrutura, o ministro Marcelo Sampaio destacou a importância das concessões e da diversificação dos modais para o ganho de eficiência logística. "Atualmente, a nossa carteira de investimentos tem importantes ativos de todos os modais de transportes. As concessões têm sido fundamentais para ampliação de capacidade de escoamento

da produção nacional, além de contribuir com o desenvolvimento econômico do país", declarou o ministro.

Desde 2019, já foram leiloados 79 ativos de infraestrutura à iniciativa privada, assegurando mais de R\$ 89,6 bilhões em investimentos privados para aeroportos, ferrovias, portos e rodovias do país. Para 2022, estão previstas concessões de mais de 50 ativos, totalizando cerca de R\$ 164 bilhões em investimentos.

Assessoria Especial de Comunicação Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 13/04/2022

PERNAMBUCO FIRMA PACTO PARA REDUZIR MORTES NO TRÂNSITO E JÁ CONTA COM TRANSFERÊNCIA DIGITAL DE VEÍCULOS

Termos de Compromisso com a Senatran foram assinados nesta terça. Iniciativas contam com diversas possibilidades para a melhoria do trânsito



Solenidades de adesão ocorreram nesta terça-feira: meta é salvar vidas e reduzir burocracia - Foto: Detran-PE/Divulgação

O estado de Pernambuco é a décima quarta unidade da Federação a aderir ao Plano Nacional pela Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). O termo de compromisso com a Secretaria Nacional de Trânsito foi assinado nesta terça-feira (12). A iniciativa do Governo Federal, desenvolvida pelo Ministério da Infraestrutura, reúne 160 ações prioritárias que estimulam a redução em 50% no total de mortes

e lesões decorrentes de ocorrências no trânsito até 2028.

Assinaram o documento o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro, e o presidente do Departamento de Trânsito de Pernambuco (Detran-PE), André Gustavo Carneiro Leão. Distrito Federal, Paraná, Goiás, Rio de Janeiro, São Paulo, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Minas Gerais, Roraima e Espírito Santo e Bahia já participam do Pnatrans.

“É um plano muito abrangente e tem como lema: Juntos salvamos vidas. [A iniciativa] Mostra a importância de reunirmos vários órgãos e entidades que atuam direta ou indiretamente no trânsito em cada cidade brasileira. O êxito está exatamente na integração”, destacou Carneiro. No Brasil, o plano tem potencial de preservar 86 mil vidas em 10 anos.

A solenidade de assinatura integrou a programação do I Encontro Regional de Gestão Municipal do Trânsito e Segurança Viária. O evento promovido em conjunto pelo Governo Federal e o governo de Pernambuco contou com palestras e oficinas para apresentar a prefeitos, autoridades e gestores municipais de trânsito as boas práticas em segurança viária, mobilidade urbana, educação para o trânsito e fiscalização, visando o fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito.

Renave

O estado também aderiu oficialmente ao Registro Nacional de Veículos em Estoque (Renave). O sistema desenvolvido pelo Serpro, empresa de tecnologia do Governo Federal, para a Senatran permite a transferência da propriedade do veículo digitalmente por montadoras, concessionárias e revendedoras. Em Pernambuco há 219 concessionárias e revendedoras, que realizaram cerca de 500 mil transações de transferência de propriedade de veículos em 2020.

O objetivo do Renave é simplificar o procedimento, reduzindo custos pelo serviço de transferência de propriedade. “Esta inovação tem como diferencial a digitalização total do processo, de forma que a transferência da propriedade do veículo seja efetuada de maneira rápida e com custo reduzido”, explica o presidente do Serpro, Gileno Barreto. “As transações de transferência são realizadas diretamente nas bases de dados do Detran-PE e da Receita Federal do Brasil. Assim, na hora da transferência de um veículo, o sistema já valida a nota fiscal eletrônica (NF-e) e comunica automaticamente a solicitação de transferência da propriedade aos órgãos competentes”, detalha.

Além de Pernambuco, já fazem parte do Renave os Detrans de Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Espírito Santo e Goiás.

Assessoria Especial de Comunicação Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 13/04/2022

MODELO DE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA SERÁ REFERÊNCIA PARA ITAJAÍ, SÃO SEBASTIÃO E SANTOS, AFIRMA PILONI

Segundo o secretário, proposta atende aos interesses da comunidade portuária, diminui a burocracia e garante segurança jurídica



A Codesa deixa de ser uma empresa pública e torna-se de capital privado - Foto: Codesa/Divulgação

O sucesso do leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), a primeira desestatização portuária realizada no Brasil, fará da modelagem proposta pelo Ministério da Infraestrutura uma referência para os próximos leilões de portos públicos previstos pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA). A afirmação é do

secretário Diogo Piloni, durante sua participação no Fórum Regional Sudeste Export 2022, evento que reuniu lideranças e especialistas do setor de logística e infraestrutura portuária em Vitória (ES), nesta terça-feira (11).

O formato da concorrência deverá se repetir nas desestatizações dos portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP), com devidas adequações às realidades de cada empreendimento. Para Piloni, o modelo diminuiu a burocracia e garantiu segurança jurídica na primeira desestatização de um porto público brasileiro, fatores importantes para a atração de investidores.

“O que fizemos com a Codesa foi um trabalho de parceria com o setor, arduamente discutido e estimulado por todas as contribuições colhidas ao longo do processo, o qual foi iniciado ainda em 2016, com a qualificação no PPI [Programa de Parcerias e Investimentos]”, ressaltou o secretário.

De acordo com Diogo Piloni, o certame representou uma grande mudança de paradigmas para o setor. “Conseguimos construir um modelo maduro, que tem boa aceitação e vai prestigiar o bom atendimento das cargas, que é um dos princípios básicos do porto organizado”, disse.

Investimentos

A Codesa foi concedida conjuntamente com os portos de Vitória e de Barra do Riacho (ES), em leilão promovido na B3 em março. Pelos próximos 35 anos, a FIP Shelf 119 Multiestratégia, vencedora do leilão, investirá pelo menos R\$ 850 milhões na modernização dos ativos, sendo R\$ 335 milhões na ampliação dos portos de Vitória e de Barra do Riacho (ES). Com a desestatização, a Codesa deixou de ser uma empresa pública – torna-se de capital privado após o pagamento de R\$ 326 milhões por suas ações.

Com os investimentos, a movimentação de cargas do Porto de Vitória deverá dobrar de 7 milhões para 14 milhões de toneladas por ano. Para Barra do Riacho, há a possibilidade de exploração de novas áreas, uma vez que 522 quilômetros quadrados são greenfield – ou seja, novos empreendimentos, iniciados do zero.

Assessoria Especial de Comunicação **Ministério da Infraestrutura**

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 13/04/2022

GOVERNO FEDERAL RETOMA OPERAÇÕES DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA NO MUNICÍPIO DE NOVO AIRÃO (AM)

Estrutura facilita o acesso fluvial ao município, além de melhorar o escoamento de produtos à população ribeirinha, sem cobrança de taxas pelos serviços



Durante suspensão de atividades, DNIT manteve conservação, assegurando pleno funcionamento da unidade - Foto: DNIT/Divulgação

Após quase dois anos sem atividades, as operações da Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) de Novo Airão (AM) foram retomadas neste mês. O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), modernizou as estruturas da unidade, garantindo acesso

fluvial mais fácil ao município amazonense, sem a cobrança de taxas, além de melhorar a distribuição de mercadorias e produtos às comunidades locais.

A liberação das atividades é um marco para a região, pois a IP4 beneficia uma população de 20 mil habitantes, sendo que grande parte se desloca pelo município e cercanias por meio de transporte hidroviário. O funcionamento do terminal estava suspenso desde junho de 2020, devido a questionamentos do Ministério Público Federal (MPF) sobre o licenciamento ambiental do empreendimento. Recentemente, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região atestou a validade do documento que permitiu a construção do porto hidroviário, confirmando que a instalação portuária já funcionava de forma segura.

Manutenção

Com a decisão, as atividades puderam ser retomadas agora em abril. A população recebe de volta um terminal 100% operacional. Durante o período sem operações, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) manteve a manutenção do empreendimento, assegurando a conservação do retroporto e das estruturas navais.

Também foram executados serviços de retirada de toras e galhadas, desassoreamento, manutenção do sistema de fundeio, manutenção predial, naval e conservação.



Inaugurada em 2011, a IP4 fica na margem direita do Rio Negro, a 115 km de Manaus. É composta por um flutuante principal, uma ponte fixa e uma ponte móvel, além de um retroporto composto por espaços para a administração, bilheteria, lanchonetes e boxes comerciais.

O terminal beneficia grande parte da população de Novo Airão e região próxima, que utiliza o transporte hidroviário. A IP4 representa um diferencial de segurança e conforto na vida dos ribeirinhos. Antes da construção do local, a população utilizava portos improvisados e sem segurança por estarem próximos a barrancos.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

Assessoria Especial de Comunicação

Ministério da Infraestrutura

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 13/04/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

BALCÃO ÚNICO JÁ CHEGA A 24 ESTADOS E SIMPLIFICA ABERTURA DE EMPRESAS NO PAÍS

Com formulário único, gratuito e digital, empresários podem iniciar negócios com agilidade e rapidez

O Balcão Único, sistema lançado pelo Governo Federal que permite a qualquer cidadão abrir uma empresa de forma simplificada e automática, já está presente nas Juntas Comerciais de 24 unidades da federação, reduzindo o tempo e os custos para abrir um negócio. Nesta semana, mais sete estados implementaram a iniciativa: Acre, Amapá, Amazonas, Ceará, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Roraima. Com isso, o país avança cada vez mais na implementação de medidas que melhoram o ambiente de negócios e facilitam a vida do empreendedor.

Confira como foi a live de lançamento do Balcão Único nos sete estados.

As Juntas Comerciais desses estados fazem parte do projeto Empreendedor Digital, em parceria com o Sebrae e apoio do Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração do Ministério da Economia (DREI/ME). A solução tecnológica utilizada no Balcão Único integra os dados entre órgãos de cada esfera do governo e unifica a coleta de todos os dados necessários para a abertura e funcionamento de uma empresa. Tudo é feito através de um formulário eletrônico único, pela internet.

“Estamos seguindo as melhores práticas internacionais para abertura de negócios ao adotar o Balcão Único e a assinatura GOV.BR nas juntas comerciais como medidas de simplificação empreendidas pelo governo federal”, afirma o secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, Caio Mario Paes de Andrade. “Com a redução de custos e de tempo para o empreendedor formalizar seu negócio, revolucionamos a forma de o Estado se relacionar com os cidadãos e contribuimos para o crescimento econômico do país”, ressalta.

“Acreditamos que a implementação do Balcão Único nos nove estados que compõem o Projeto Empreendedor Digital representará um impacto extremamente positivo no processo de simplificação da formalização de novos negócios no Brasil”, afirmou Carolina Monteiro, presidente da Junta Comercial do Ceará (Jucec) e representante do projeto Empreendedor Digital. A presidente lembrou ainda que o processo de simplificação vem sendo trabalhado desde a



promulgação da Lei 11598/2007, bem como com a aquisição de ferramentas tecnológicas que requalificaram a prestação de serviços no âmbito das juntas comerciais. “A iniciativa do Balcão Único vem ao encontro da visão de que é necessário simplificar para atuarmos diretamente no desenvolvimento econômico do Brasil”, completou.

Para o presidente do SEBRAE nacional, Carlos Melles, o Balcão Único melhora o ambiente de negócios para micro e pequenas empresas ao trazer inovação nos serviços públicos. “O Balcão Único e o Projeto Empreendedor Digital mostram que é possível facilitar e alavancar o empreendedorismo no Brasil com boas práticas que devem ser adotadas em todo o país”, afirmou.

Também nesta semana, Rio Grande do Sul e Distrito Federal, unidades federativas que implementaram o Balcão Único no final do passado, e o estado Ceará, estão evoluindo seus respectivos sistemas para que todas as respostas do processo de abertura de empresas sejam realizadas de forma automática em alguns municípios.

Agilidade na abertura de empresas

O projeto do Balcão Único é liderado pela Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital e conta com a atuação das equipes da Secretaria Especial da Receita Federal, do Sebrae, das Juntas Comerciais e da Secretaria Especial de Modernização do Estado (Seme) da Secretaria-geral da Presidência da República.

Somada a outras medidas adotadas pelo governo federal, a iniciativa tem contribuído para o Brasil alcançar uma marca inédita: a possibilidade de abrir uma empresa em menos de dois dias - mais precisamente, em 1 dia e 19 horas. Em janeiro de 2019, esse processo demorava, em média, cinco dias.

A agilidade permite que o empreendedor efetue o registro do negócio e já obtenha na hora o número do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), nos casos em que as licenças e alvarás sejam dispensados ou que permitem autodeclaração do usuário no cumprimento dos requisitos necessários para emissão automática do alvará.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 13/04/2022

MINISTRO PAULO GUEDES PARTICIPA DO ENCONTRO DO FMI E BANCO MUNDIAL NOS EUA

Agenda de compromissos ocorre entre os dias 17 e 23 de abril

O ministro da Economia, Paulo Guedes, participa da reunião anual do Banco Mundial e do Fundo Monetário Internacional (FMI), em Washington, capital americana, entre os dias 17 e 23 de abril.

Na terça-feira, dia 19 de abril, o ministro tem reunião com o think tank Centro de Estudos Estratégicos Internacionais (CSIS na sigla em inglês). Na quarta-feira, está prevista a reunião do G20, que reúne as maiores economias do mundo. Na quinta-feira, 21, acontece a reunião de primavera do FMI e Banco Mundial.

Além dos compromissos relacionados ao encontro anual, o ministro também terá agendas com representantes do setor privado, nas quais apresentará aos interlocutores informações atualizadas sobre a recuperação da economia brasileira, sobre o processo de acessão do Brasil na Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o andamento da agenda de reformas estruturais. E as melhorias no ambiente de negócios, que ampliam as oportunidades de investimento no país.

Acompanham o ministro, o secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais, Roberto Fendt, o secretário de Assuntos Econômicos Internacionais, Erivaldo Alfredo Gomes, e o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 13/04/2022

AVANÇO DAS REFORMAS AMPLIARÁ ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS



Perspectivas positivas da economia foram destaque em evento da Associação Comercial de Maringá, que contou com a participação do ministro Paulo Guedes nesta segunda-feira (11/4)

O Brasil é lastro mundial em segurança energética e alimentar, o que potencializa a atração de novos empreendedores, disse o ministro da Economia, Paulo Guedes, na noite desta segunda-feira (11/4), em palestra sobre o tema “Perspectivas econômicas 2022”. Guedes participou de evento virtual em

comemoração aos 69 anos da Associação Comercial de Maringá (Acim). “Estamos com toda a fronteira de investimentos aberta”, destacou o ministro.

Guedes reforçou que, até o final de 2022, o país terá uma carteira de R\$ 1,1 trilhão de projetos privados contratados para os próximos anos, impulsionados principalmente pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

A adoção de novos marcos regulatórios – como os do saneamento, do gás natural e das startups, entre outros – foi fator essencial para atrair novos empreendedores, apontou o ministro. Ele citou diversas conquistas, como a modernização dos registros públicos e a ampliação da digitalização dos serviços prestados pelo governo. “Estamos com 120 milhões de brasileiros utilizando os serviços digitais. Hoje você registra uma empresa em um dia; antes levava seis meses”, afirmou.

Apesar dos avanços acumulados desde o início do governo, o ministro reforçou a necessidade de avançar na agenda de reformas estruturais. “Estamos com tudo preparado. Por isso precisamos acelerar a reforma tributária para receber esses investimentos que chegam do mundo inteiro. E faremos isso”, declarou. De acordo com o ministro, a agenda de concessões e de privatizações está mantida, com destaque para a capitalização da Eletrobras, ainda este ano.

“O Brasil vai crescer mais do que estão dizendo. Vamos surpreender mais uma vez, como surpreendemos antes”, finalizou o ministro da Economia.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 13/04/2022

NOVO SISTEMA DE PREÇOS DE TRANSFERÊNCIA FORTALECE INGRESSO DO BRASIL NA OCDE

Ministro da Economia disse que a modernização vai alinhar o país às melhores práticas internacionais

Os avanços na construção do novo sistema de preços de transferência brasileiro representam um importante passo do país rumo ao ingresso na Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). A avaliação foi feita pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, durante evento realizado nesta terça-feira pela Receita Federal e representantes da entidade internacional.



De acordo com Paulo Guedes, o novo sistema de preços de transferência nacional para integração às cadeias globais de valor e desenvolvimento fortalecerá a integração brasileira aos grandes mercados internacionais e permitirá ampliar a atração de novos investimentos.

Acesse a Apresentação: Um Novo Sistema de Preços de Transferência (12/04/2022)

“O grande avanço que estamos comemorando hoje é que, à medida que tenhamos sucesso nessa convergência, evitamos dois males: o mal da tributação excessiva, da bitributação que impede os investimentos; e o mal da evasão, através de transferência de lucros para legislações que tenham tributações mais favoráveis”, declarou Paulo Guedes. “Isso é fundamental porque nos permite ter um ganho de eficiência, com alocação eficaz dos investimentos em toda essa comunidade global que está se abraçando através da convergência dessas práticas”, continuou o ministro.

O sistema de preços de transferência do Brasil foi estabelecido em 1996 e permanece relativamente inalterado desde então, sem incorporar o progresso das orientações encontradas nas diretrizes da OCDE.

Histórico

Durante o evento, o secretário especial da Receita Federal, Julio Cesar Vieira Gomes, explicou que o Brasil – representado pela Receita Federal – e a OCDE vêm desenvolvendo em conjunto, desde 2018, um projeto para a avaliação da legislação brasileira acerca dos preços de transferência. Em 2019, foi publicado extenso e aprofundado relatório com a conclusão dessa análise.

“Confirmamos na ocasião e na sua sequência que o Brasil já apresenta elementos importantes de simplificação da sua legislação, o que consagra e torna possível uma maior segurança jurídica”, afirmou Gomes. “Mas, na mesma ocasião, também identificamos que havia e ainda há alguns elementos necessários para aperfeiçoamento, de forma a evitarmos a dupla tributação e a dupla não-tributação, que são elementos bastante prejudiciais aos nossos objetivos no que se refere aos preços de transferências e ao nosso alinhamento às diretrizes da OCDE”, salientou o secretário especial.

Segundo Gomes, superar esses elementos ainda carentes de um maior aperfeiçoamento possibilitará que o Brasil seja mais atrativo a investimentos externos. “Isso permitirá uma maior integração do país às cadeias globais econômicas e o desenvolvimento, ampliação e proteção da sua base tributável”, reforçou.

Multilateralismo

O ministro Paulo Guedes advertiu, ainda, que a apresentação da proposta para o novo sistema de preços de transferência brasileiro torna-se mais importante no atual momento, em que aumentou o risco geopolítico no mundo. Ele apontou que a instabilidade global – iniciada com a pandemia da Covid-19 e agora acentuada pela guerra na Ucrânia – leva a um cenário de maiores pressões protecionistas, com aumento das sanções econômicas e alta inflacionária em escala mundial.

“Este é momento em que não podemos hesitar. O Brasil quer ter acesso à OCDE para reafirmar os seus valores e a sua crença no multilateralismo para a convergência de procedimento e valores e, principalmente, para manter o sistema global funcionando, do ponto de vista de investimento, comércio, e celebrando o estágio de civilização que atingimos”, completou Paulo Guedes, lembrando da importância do país para a segurança alimentar e energética em escala mundial.

Em maio de 2017, o Brasil enviou pedido formal para iniciar o processo para tornar-se membro da OCDE. Em janeiro de 2022, o país recebeu carta-convite para ingressar na instituição.

Assista à transmissão: Um Novo Sistema de Preços de Transferência para o Brasil

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 13/04/2022



BRASIL VAI NEGOCIAR ADESÃO AO ACORDO SOBRE COMÉRCIO DE AERONAVES CIVIS DA OMC

Medida aprovada em reunião do Conselho de Estratégia Comercial busca ajudar na inserção do país em um mercado mundial estimado em cerca de US\$ 3 trilhões

O Conselho de Estratégia Comercial (CEC) aprovou nesta terça-feira (12/4), em reunião no Palácio do Planalto, o mandato negociador para a adesão do Brasil ao Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis da Organização Mundial do Comércio (OMC). O CEC é o órgão de deliberação da Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Ministério da Economia que define as grandes linhas da política comercial brasileira.

A medida aprovada nesta terça busca facilitar o acesso do país a um mercado mundial estimado em cerca de US\$ 3 trilhões. O Brasil é o único produtor relevante de aeronaves e sócio fundador da OMC ainda fora do acordo, que entrou em vigor em 1980 e reúne 33 membros da organização.

A adesão do Brasil ao acordo reforça o compromisso do governo federal com a agenda de liberalização comercial multilateral, como já ocorreu com o mandato negociador para a adesão ao Acordo sobre Compras Públicas da OMC (Government Procurement Agreement – GPA), aprovado pelo Conselho em 2019. Além disso, tem o potencial de reduzir o impacto negativo da pandemia de Covid-19 sobre o setor aéreo, agravado pela guerra na Ucrânia.

Segurança jurídica

Com a aprovação do mandato negociador, começa o processo de adesão ao Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis, que dará às empresas brasileiras do setor mais previsibilidade e segurança jurídica, facilitando o ingresso no mercado dos países signatários e o acesso a bens livres de tarifas em cadeias produtivas do segmento. “Além dos benefícios relacionados à previsibilidade e segurança jurídica, a adesão permitirá que o setor aéreo nacional tenha acesso a um espaço privilegiado de discussões e debates sobre melhores práticas regulatórias no setor” comentou o secretário de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz.

Entre outros compromissos, o acordo elimina o Imposto de Importação para aeronaves civis – excluindo o campo militar –, suas partes, peças e outros bens utilizados em serviços aéreos. Também estabelece compromissos não-tarifários para promover um ambiente favorável ao livre mercado no setor, coibindo restrições quantitativas, licenças e certificações que restrinjam o comércio e que contrariem o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT).

O Brasil já informou aos demais sócios do Mercosul a sua intenção de iniciar o processo de adesão e consultou se há interesse em acompanharem o país nesse movimento, possibilidade que permanece em avaliação pelos sócios.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 13/04/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL - ACESSO FÁCIL AO PORTO DE VITÓRIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A edição 2022 do Sudeste Export, o primeiro dos eventos regionais do Brasil Export neste ano, terminou ontem em Vitória, Espírito Santo. Foram dois dias de debates, com temas variados, indo do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), como este projeto foi preparado nos últimos anos e próximos passos, e passando por investimentos



ferroviários nos estados da região, a política tarifária dos complexos marítimos e projetos de investimentos ferroviários.

Ontem, ao término da programação, a organização elaborou oito propostas voltadas aos setores de transporte e infraestrutura. Elas estão em uma carta, que será enviada aos candidatos aos quatro governos estaduais da região.

Mas chama à atenção um conceito presente nessa missiva e que tem ganhado importância cada vez maior. Em meio ao texto, destaca-se que o setor e a organização do Sudeste Export exigem um projeto de continuidade do Estado brasileiro. Efetivamente, é uma demanda real e de uma importância estratégica, especialmente nos setores portuários e de transportes.

Nos últimos anos, uma das maiores críticas ao governo em relação a esses segmentos era exatamente a falta de continuidade. Ou seja, projetos iniciados em uma gestão eram interrompidos e até abandonados na administração seguinte. Às vezes, não era preciso nem a troca do mandatário. Bastava a substituição do titular da pasta para que as ações tomadas pelo antecessor fossem relegadas a uma posição secundária e substituídas por outras medidas. Ocorre que, com isso, poucos projetos eram efetivamente concluídos, o que só ampliava a necessidade de investimentos e melhorias.

Por outro lado, um dos principais elogios que se fez à gestão do hoje ex-ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas foi sua decisão de concluir os projetos iniciados nas administrações passadas. Isso levou sua pasta a entregar vários empreendimentos, além de realizar uma série de concessões, cujos preparativos haviam sido iniciados em governos anteriores. A postura adotada por Tarcísio, assim, evidenciou a importância da continuidade nos projetos de governo e, até mais, como a política de Infraestrutura deve ser tratada mais como uma política de Estado, do que uma política de Governo.

Essa experiência tornou evidente a importância do gestor, especialmente o relacionado aos setores de transportes, garantir a continuidade dos projetos. Adotar uma outra linha de ação, especialmente agora, quando o mercado experimentou o doce sabor dessa conduta, será até difícil, correndo o risco de negativas reações.

Que, efetivamente, a continuidade seja uma constante nesse setor. E que os governantes tenham a percepção bem clara de que esse valor deve ser mantido. Certamente, se algo diferente ocorrer, não serão poucos os que irão lembrá-los de como o segmento deve ser conduzido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/04/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

MUDANÇAS

O Ministério da Infraestrutura deve passar por mudanças em seu segundo escalão. Na última sexta-feira, durante um seminário em Brasília, o secretário nacional de Transportes Terrestres, Marcello da Costa, comentou que sairá do cargo, mas continuará no Governo. Segundo fontes ligadas à pasta, ele deve assumir a presidência da Empresa de Planejamento e Logística (EPL, do Ministério da Infraestrutura). O atual titular do órgão, Arthur Pinto, se prepara para deixar o cargo e se integrar à campanha política de seu amigo de longa data, o pré-candidato ao Governo do Estado de São Paulo nas eleições deste ano e ex-ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos).

PARANAGUÁ

O novo terminal de celulose do Porto de Paranaguá (PR), que começou a ser construído em junho de 2021, deve ser entregue no próximo semestre e iniciar suas operações em dezembro. Empreendimento da Klabin, com um custo de R\$ 120 milhões, ele ocupa uma área de 27,5 mil

metros quadrados, arrematada em leilão em agosto de 2019. O contrato de concessão é de 25 anos, prorrogáveis por mais 45 anos. Segundo a Klabin, as obras estão adiantadas e o acesso ferroviário externo está praticamente concluído.

FLORIANÓPOLIS

A Floripa Airport, gestora do Aeroporto de Florianópolis (SC), e a companhia aérea Sky Airline anunciaram, na última segunda-feira, que o terminal terá voos regulares para Santiago do Chile a partir de 3 de julho, no início da temporada de inverno. Haverá três voos semanais, que serão feitos pelo Airbus A320neo, capaz de receber 186 passageiros. Hoje, para ir da capital catarinense até a chilena, é necessário fazer conexão em Guarulhos (SP) ou em Buenos Aires (Argentina).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2022

REGIÃO SUDESTE - VALOR DE COMPRA DA CODESA BEIRA R\$ 2,3 BI, DIZ JÚLIO CASTIGLIONI

Os impactos da desestatização da companhia e do arrendamento dos portos foram discutidos em painel realizado na manhã de ontem, no Sudeste Export

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



O diretor-presidente Júlio Castiglioni explicou os valores envolvidos no processo de desestatização da Codesa

O diretor-presidente da Companhia Docas do Estado do Espírito Santo (Codesa), Júlio Castiglioni, afirmou, na manhã de ontem, que o Porto de Vitória virará um grande canteiro de obras. A fala aconteceu durante a sua palestra "Futuro do Porto de Vitória e novas perspectivas para o mercado", no Sudeste Export, que encerrou ontem, em Vitória (ES).

O evento é um dos diversos encontros regionais do Brasil Export, fórum permanente dos setores portuário, de transporte e logística do País e consolidado como o maior hub de debates sobre essas áreas no Brasil.

Segundo Castiglioni, o edital de desestatização da Codesa, leiloadada no último 30 de março, determina uma série de investimentos à gestora de recursos nacionais Quadra Capital, vencedora do certame. Tanto nos portos de Vitória quanto no da Barra do Riacho.

"Àqueles que representam interesses de empreiteiros, digo que é bom ficarem atentos porque o Porto de Vitória virará um grande canteiro de obras. Somando todos os portos organizados, podemos dizer que a metade da área sob gestão da Codesa está ociosa. Não por falta de interesse. Está parada porque não tivemos capacidade de dar resposta de acordo com o fluxo de comércio", disse.

INVESTIMENTOS

O diretor-presidente da Codesa também fez questão de explicar os valores que deverão ser arrecadados pela União. Inicialmente, ele esclareceu que o valor de venda da companhia não foi só o oferecido no leilão: R\$ 106 milhões. Isso porque, já no momento da compra, o fundo deverá comprar todas ações da Docas Espírito Santo e assumir seus passivos judiciais.

"Mas começou a circular a informação de que a CODESA foi vendida por R\$ 106 milhões. Não é verdade. O que temos na verdade é, na composição do preço da companhia, a venda das ações



no valor de R\$ 327 milhões, à vista. Também foram assumidos passivos judiciais, que estão na ordem de R\$ 71 milhões. Utiliza-se uma técnica utilizada bem sofisticada que consiste em, ao invés de colocar toda a outorga na cabeça, paga-se no dia do leilão, a título de ágio somente a parte acionária, ou seja os R\$ 106 milhões", falou.

Além de assumir os passivos e comprar as ações da empresa, o fundo deverá fazer pagamentos anuais ao longo de todo o período de concessão. Tratam-se de parcelas fixas anuais mais outorgas variáveis de 7,5% sobre a receita anual da companhia.

"Do sexto ano do contrato até o 30º, serão vinte e cinco parcelas anuais de R\$ 24,7 milhões. Uma soma simples mostra que termos mais de R\$ 600 milhões. Para além disso, o consórcio deverá pagar 7,5% sobre a receita bruta anual da companhia. Em 2021 tivemos um recorde de receita chegando a quase R\$ 200 milhões. Se a empresa só mantiver esses valores, teremos mais R\$ 450 milhões arrecadados em 30 anos. Ou seja, ao todo iremos arrecadar mais de R\$1,4 bilhão", explicou.

Portanto, somando os valores de outorga fixa e variada, mais venda das ações, passivos judiciais e previsões de investimentos, é possível concluir que, ao final do contrato, os valores deverão chegar a quase R\$ 2,3 bilhões.

GANHOS PARA O ESTADO E DICAS PARA A CONCESSIONÁRIA

O diretor-presidente da Codesa comentou ainda sobre os ganhos que virão para o Espírito Santo. O principal é de que é possível que os valores de outorga possam ser utilizados para suprir eventuais investimentos não previstos no contrato de concessão.

"O valor parcelado pode ser investido diretamente no porto. E estamos trabalhando para que isso ocorra. Se, eventualmente, a concessionária se deparar com uma dificuldade superveniente de investimento que não tenha sido prevista como obrigatório, é possível que a empresa possa, ao invés de enviar os valores ao poder concedente, apresentar uma proposta de investimento que faça uso desse valor direto no Porto. Isso é muito importante. Em Santos essa modalidade também deve se repetir ficando até em uma conta vinculada", disse.

Júlio Castiglioni também deu conselhos para o fundo Quadra Capital. Ele afirmou que, para o sucesso da companhia, é preciso que a concessionária se espelhe nos investimentos que vêm sendo feitos pelo Terminal de Vila Velha (TVV). Recentemente, o terminal adquiriu dois novos guindastes Mobile Harbour Crane (MHC) que trarão um aumento de 385% na capacidade de içamento do terminal, incremento mínimo de 16% na movimentação, além de novas oportunidades de cargas para o Espírito Santo.

"O que falta para o Porto de Vitória é o que o TVV tem feito. Lá é possível ver a quantidade de equipamentos de superestrutura que estão sendo reformados e comprados. Portanto o que os portos precisam proficuamente da identificação de parceiros no mercado, de exploradores de instalação portuária e tenham o apetite para fazer investimentos em superestrutura e especialização dos berços e terminais", falou.

Sobre os desafios de gestão, o presidente da Codesa afirmou que o principal desafio será o respeito aos contratos. Também é preciso que o fundo tenha a capacidade de "criar novos negócios, a criatividade, dinâmica e racionalidade deste modelo de concessão. Ele vai ter que encontrar o timing para não protelar novos acordos, mas também não se precipitar, uma vez que esses contratos são de longo prazo. Entender essa dinâmica será muito importante", comentou.

NOVA FIGURA

De acordo com o diretor-presidente da Codesa também deverá nascer uma nova figura jurídica no terminal. Trata-se do explorador de instalação portuária. Será ele quem fará o contrato de natureza privada com a concessionária. Contudo, eles serão vistoriados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

"A principal alteração entre concessionária e explorador de concessão portuária é de natureza privada. Significa que não será preciso licitação e terá liberdade negocial muito mais alta. É importante frisar que não é ilimitada, uma vez que o porto ainda é público. Existem alguns limites regulatórios que são necessários como a questão de abuso de poder econômico. Caso isso aconteça a Antaq poderá intervir", explicou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/04/2022

REGIÃO SUDESTE - 'FREE-FLOW TRARÁ JUSTIÇA TARIFÁRIA', AFIRMA ALESSANDRO REICHERT

Diretor do Departamento de Transporte Rodoviário explicou o funcionamento do novo pedágio sem praça; Dutra deve receber sistema em 2026

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



A ideia é incentivar, com descontos, que os motoristas utilizem a tag, mas até que se crie esta nova cultura do free-flow, seria interessante a ideia do pagamento posterior, como já é feito em outros países"

ALESSANDRO REICHERT

diretor do Departamento de Transporte Rodoviário da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres

Para Alessandro Reichert, o free-flow permitirá que o motorista pague o valor do pedágio de acordo com o trecho utilizado

O novo modelo de pedágio sem parada, chamado free-flow (livre passagem) "trará justiça tarifária ao usuário". Afirmou o diretor do Departamento de Transporte Rodoviário da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, Alessandro Reichert, durante o painel 'Momento Rodovias+Brasil, do Sudeste Export. O evento, realizado pelo fórum Brasil Export, encerrou ontem, em Vitória (ES).

O Sudeste Export é um dos eventos regionais do Brasil Export, fórum permanente dos setores portuário, de transporte e logística do País e consolidado como o maior hub de debates sobre essas áreas no Brasil. Ontem foi o último dia do encontro.

Para Alessandro Reichert, o free-flow é mais justo porque permite que o motorista pague o valor do pedágio de acordo com o trecho utilizado, opção que não é permitida hoje nas rodovias pedagiadas do país.

Durante a sua apresentação, Reichert disse que o Ministério da Infraestrutura tem buscado estruturar modelos de concessão de rodovias mais modernos e eficientes, e isso contempla o free-flow pelas vantagens que ele traz. Entre elas estão a fluidez do trânsito, já que sem praça não há parada de veículos; a redução da emissão de poluentes ao evitar a frenagem; menor desgaste dos veículos, principalmente os de transporte de cargas e a possibilidade de diminuição de acidentes.

"Este novo processo de concessão gera também economia aos concessionários por não precisarem mais instalar praças de pedágio", disse Alessandro.

O diretor destacou que com o free-flow, o método de cobrança do pedágio será através de identificação automática e eletrônica dos veículos por meio de pórticos instalados ao longo da rodovia.



Para a implementação, já existem tecnologias disponíveis. Neste primeiro momento, segundo Alessandro, seriam a Identificação por Radiofrequência (RFID) e a OCR (Optical Character Recognition), que é a identificação automática de caracteres. Para o futuro, novos sistemas são estudados como o Bluetooth e o Georreferenciamento.

A previsão é que a primeira rodovia do país a instalar o sistema de pedágio free-flow seja a Presidente Dutra (BR-116/ RJ-SP), em formato de projeto piloto previsto para 2026. O modelo deve ser implantado entre as cidades de São Paulo e Arujá, com a instalação de pórticos nos dois sentidos da rodovia.

REGULAMENTAÇÃO

O diretor do Departamento de Transporte Rodoviário informou que um grupo de trabalho e cooperação formado pelo Ministério da Infraestrutura e pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) contribuiu com minutas de regulamentação, que foram enviadas para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e para a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

O grupo se baseou em experiências vivenciadas por países que já utilizam o free-flow, como Portugal, Reino Unido e Austrália, para elencar as principais premissas.

Entre elas, foi destacado que o usuário poderá optar pelo pagamento automático, já disponível hoje, ou pelo auto pagamento (em sistema a ser desenvolvido para essa finalidade).

O auto pagamento deverá ser feito em até 72 horas da passagem pelo ponto de leitura. Em caso de não cumprimento, será caracterizada infração de trânsito por evasão de pedágio.

Após a fase de testes, a intenção é que todos os pedágios do País sejam substituídos pelo novo sistema

“A ideia é incentivar, com descontos, que os motoristas utilizem a tag, mas até que se crie esta nova cultura do free-flow, seria interessante a ideia do pagamento posterior, como já é feito em outros países”, explicou Alessandro.

O diretor também destacou que não é viável que cada concessão trabalhe com um sistema diferente para pagamentos. “Será necessário um portal único na internet para esse fim”, detalhou Reichert.

NOVAS CONCESSÕES

Além da Presidente Dutra, em concessão vigente pelo Grupo CCR RioSP, os leilões da Rio-Valadares (BR-116/493/ RJ/MG), ainda este ano, e da Nova CONCER (BR-040/495/ MG/RJ), em 2023, já irão contemplar a instalação de pórticos para a implementação do free-flow.

Após a fase de testes, a intenção é que todos os pedágios do país sejam substituídos pelo novo método.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/04/2022

REGIÃO SUDESTE - MINISTÉRIO ESTUDA NOVAS REGRAS PARA O LEILÃO DO PORTO DE SANTOS, DIZ SECRETÁRIO

Segundo Diogo Piloni, equipe avalia reduzir restrições para que operadores participem do leilão do Porto de Santos

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



Itajaí e São Sebastião são um pouco diferentes, dado que as restrições de operador na composição acionária são inexistentes. Ali são autoridades portuárias que terão acúmulo de papéis de administrador e operador”

DIOGO PILONI

Secretário Nacional de Portos

Para Sérgio Aquino, a falta de interesse por parte de agentes ligados ao setor portuário traz um sinal de alerta para futuros editais de desestatização portuária

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, afirmou que o Governo estuda rever os limites impostos para a participação de arrendatários de terminais do Porto Santos, no leilão de desestatização da Santos Port Authority (SPA),

A fala aconteceu na manhã de ontem, durante sua participação por videoconferência no painel "Case de Sucesso: Codesa, a primeira desestatização do setor portuário brasileiro", do Sudeste Export 2022, um dos eventos regionais do Brasil Export, fórum permanente dos setores portuário, de transporte e logística do País e consolidado como o maior hub de debates sobre essas áreas no Brasil. O Sudeste Export 2022 foi realizado em Vitória (ES).

Segundo Piloni, o Ministério da Infraestrutura vem percebendo que, cada vez mais, arrendatárias de terminais do Porto querem poder participar do leilão. "Temos visto que os próprios operadores têm enxergado que as restrições de 15% e 40%, respectivamente, não são aderentes às expectativas deles. Eles querem uma participação mais ativa, o que nos tem feito discutir internamente se, para Santos, é possível que isto aconteça. Aqui, teremos que fazer uma customização mais aprofundada, dado que a SPA possui muitos operadores", disse.

Pelas regras sugeridas na minuta do edital do leilão, os arrendatários de terminais no porto poderão participar do certame, mas com limitação de share de 15% de participação individual e de 40% quando integrarem consórcio junto a outros grupos da mesma natureza.

Segundo o secretário de Portos, o aumento de participação acionária deve vir atrelado à possibilidade de dar ou não ao consórcio acesso ao bloco de controle do Porto de Santos. A ideia é tentar mitigar eventuais abusos de poder e direcionamentos por parte dos operadores participantes do consórcio.

"Sem compromissos públicos de mudanças no edital, será que não seria o caso de termos o critério de redução individual de operadores, aumentando a possibilidade de participação conjunta? Inclusive, discutir se daríamos acesso ao bloco de controle para Santos. Nesse sentido, teríamos a possibilidade de concorrência em iguais condições de um consórcio amplo de operadores, mas com capital pulverizados, podendo endereçar o risco de abuso de poder econômico ou de direcionamento da autoridade portuária", falou.

CODESA SEM PARTICIPAÇÃO DO SETOR

A discussão sobre a possível mudança nas limitações à participação dos arrendatários veio ontem, após uma indagação feita pelo debatedor e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino. Ele afirmou que o fato de não haver interesse por parte de agentes ligados ao setor portuário é um sinal de alerta para futuros editais de desestatização portuária.

"É preciso dizer que o modelo de (desestatização de) Vitória (ES) não atraiu o mercado do setor portuário. Atraiu o mercado de investidores financeiros. Isto é algo que precisa ser analisado. Não é porque não houve disputa financeira de quem atua no segmento que nós podemos considerar que está tudo ótimo. Não estou dizendo que não foi bom. Só acho que precisamos ter essa questão como alerta", afirmou.

Sobre o assunto, o secretário de Portos respondeu que o Governo não considera como algo ruim. Segundo Piloni, também ainda não é possível saber se a vencedora do certame possui parcerias com empresas portuárias.

"Isso não significa que ele não tenha parceiros contratados para realizar suas missões posteriores ao leilão. Não sabemos isso neste momento. Quem apresenta a proposta deve detalhá-la somente nas fases subsequentes do leilão. É a cultura do setor. Não exigimos em nossa licitação de arrendamentos portuários a comprovação de experiência prévia. Solicitamos apenas o credenciamento de operador portuário, o que tem funcionado muito bem. Então, não consideramos como algo ruim. Mas reconhecemos como algo novo para o setor", comentou.

Além do secretário de Portos e do presidente da Fenop, o painel contou com a apresentação e moderação de Roberto Almeida e Marcelo Sammarco, conselheiros do Sudeste Export. Também participou do debate a assessora Especial de Concessões da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Patrícia Póvoa Gravina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2022

REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU NÃO TEM INTERESSE EM OPERAR FERROVIA ATÉ SÃO JOÃO DA BARRA, DIZ JOÃO BRAZ

Porém, segundo o diretor de Terminais e Logística do complexo, foi solicitada autorização para operação da malha com o objetivo de sinalizar que a conexão entre os portos de Ubu e Açú é viável

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



O segundo painel do fórum Sudeste Export foi marcado por discussões sobre o futuro ferroviário do País

O diretor de Terminais e Logística do Porto do Açú, João Braz, afirmou que o complexo portuário não tem interesse em realizar a operação de uma ferrovia autorizada ligando o porto ao município de São João da Barra (RJ). A fala aconteceu durante o painel "Investimentos na malha ferroviária da região Sudeste", do fórum Sudeste Export, realizado ontem.

Braz disse que o Porto de Açú solicitou autorização para a ferrovia com o objetivo de sinalizar que o projeto de conexão entre o Porto de Ubu, no Espírito Santo, e o Porto do Açú, no norte do Estado do Rio de Janeiro, é viável. Já o trecho autorizado em questão chega a uma região mais próxima do traçado da EF-118, conhecida como Ferrovia Vitória-Rio.

"Solicitamos a autorização para construção de ferrovia. Lembrando que não temos interesse em operá-la. Fariamos como necessidade para conseguir atrair a ferrovia que chegaria até Anchieta. Esperamos essa possibilidade única de renovações da MRS e da FCA para que o governo, com



essa possibilidade de gerar recursos, realize desenvolvimentos ferroviários. Afinal, é um projeto de interesse nacional", disse.

O trecho terá 41 quilômetros de extensão e investimento previsto de R\$ 610 milhões, e será operado pela Porto Açú, primeira empresa a receber autorização do Governo Federal para construir e operar uma ferrovia no Rio. Parte do programa Pró Trilhos, o trecho privado é o 22º autorizado. A ferrovia fará o transporte anual de 50 milhões de toneladas de carga em direção ao porto.

De acordo com o diretor do Porto do Açú, é preciso que a construção da ferrovia aconteça o mais rápido possível. Segundo ele, o porto não tem mais como fazer novos planejamentos de expansão sem ter a solução de escoamento ferroviário para a região.

"O Porto do Açú é muito novo. Começou a operar em 2014 e hoje já faz 56 milhões de toneladas de carga. Com parado com os portos Organizados, ficamos atrás somente de Santos. O principal desafio que temos hoje é a conexão ferroviária. Não podemos mais crescer no transporte rodoviário ou na Cabotagem sem uma solução definitiva para a ferrovia chegar no porto. Já comprovamos que poderíamos equilibrar todo o setor portuário da região sudeste", falou.

VALE E VLI

O projeto da ferrovia ligando o Porto de Ubu e o Porto do Açú conta ainda com a participação da Vale. A empresa prevê iniciar, até 2024, a construção do ramal ferroviário que vai ligar a Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) até Anchieta (ES). Também assinou um contrato de compromisso para elaborar o projeto básico de engenharia para a construção do segundo trecho entre Anchieta e Presidente Kennedy (ES).

Contudo, para que a ferrovia ligando os dois portos seja concluída é preciso que haja uma recuperação de trechos Ligando o Porto de Angra dos Reis e de ferrovias de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Estes estão sendo negociados no processo de renovação antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Atualmente, o processo está com a diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

VLI ESPERA GOVERNO

O painel contou com a presença do gerente-geral de Relações Institucionais da VLI, Anderson Abreu. Ele afirmou que a empresa não teria problemas em realizar a recuperação dos trechos. Contudo, a concessionária precisa aguardar as definições trazidas pela ANTT.

"Já entregamos os cadernos de demanda, engenharia e custos para agência e o processo se encontra com a ANTT e o Ministério da Infraestrutura. Hoje estão finalizando as análises das contribuições para o processo de renovação. Principalmente aquelas oriundas de interlocuções com agentes da sociedade civil organizada e os tomadores de decisão. Definido isso, a ANTT deve colocar um novo valor de outorga", afirmou.

Abreu falou ainda que a VLI espera que todo o processo de renovação da FCA esteja definido até março do ano que vem. "Acreditamos que até o final do ano esse processo esteja no TCU (Tribunal de Contas da União) e, no final do primeiro trimestre do ano que vem, possamos ter essa renovação da FCA acontecendo", disse.

Além dos representantes da VLI e do Porto do Açú, o painel contou com a apresentação e moderação de Aluísio Sobreira e Ricardo Molitzas, conselheiros do Sudeste Export. Também participou o diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Valter Souza.

Novos conselheiros

Três dos conselhos do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária ganharam novos integrantes ontem, em uma cerimônia no final do Sudeste Export 2022, realizado

em Vitória (ES). Edson Souki, gerente-geral da Odfjell Terminals Granel Química Ltda. no Brasil, passou a integrar o Conselho Internacional do Brasil Export e, também, o do Nordeste Export. E Mário Meira, diretor de Relações Institucionais da Triunfo Logística, se tornou membro do Conselho do Sudeste Export.

Conteúdo no Youtube

Os vídeos com todos os painéis e debates do Sudeste Export 2022, realizado na última segunda-feira e ontem em Vitória (ES), poderão ser conferidos a partir de amanhã, no canal do Brasil Export no Youtube ([www.youtube.com/ BrasilExportFórumNacional](http://www.youtube.com/BrasilExportFórumNacional)).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/04/2022

REGIÃO SUDESTE - MELHORIA DOS ACESSOS É DESAFIO PARA A COMPETITIVIDADE NO SETOR LOGÍSTICO

Dragagem, aumento da movimentação e segurança da carga foram alguns dos temas abordados pelos participantes do painel, no Sudeste Export

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Participantes comentaram sobre temas que garantem competitividade aos portos, durante o painel “Novos negócios e os caminhos logísticos para a competitividade da produção no Sudeste”

A demora para obras de ampliação dos acessos rodoviários e ferroviários é um dos maiores entraves para o aumento da competitividade no setor, segundo autoridades que participaram do painel “Novos negócios e os caminhos logísticos para a competitividade da produção no Sudeste”, ontem, no último dia do Sudeste Export, em Vitória (ES), realizado pelo Fórum Brasil Export.

Entre os convidados estava Patrícia Lascosque, conselheira do Sudeste Export e superintendente Institucional de Logística da Suzano, Rodrigo Deslandes, gerente-geral de Logística da

ArcelorMittal, Mauro Sammarco, presidente da Associação Comercial de Santos (ACS) e Raquel Guimarães, coordenadora de Marketing e Desenvolvimento de Negócios da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). O debate foi mediado por Ricardo Buteri, conselheiro do Sudeste Export e Chief Commercial Officer (CCO) da Santos Brasil.

Além dos gargalos em infraestrutura, os participantes citaram a importância de manter a frequência das dragagens nos portos brasileiros. Durante a conversa, eles concordaram que sem um plano efetivo de aprofundamento dos acessos aquaviários, com prazos e recursos, fica mais difícil prospectar clientes e novas cargas.

O debate levantou ainda questões essenciais para trazer investidores e tornar mais atraente o serviço prestado. Entre elas, garantir a segurança do transporte da carga e a melhor solução para o escoamento dela. Neste sentido, a ampliação da malha ferroviária e rodoviária foram citadas, para que, desta forma, os portos possam crescer e escoar os produtos sem gerar impacto nas cidades.

CONVIDADOS

Para Patrícia Lascosque, o que aumenta a competitividade é garantir que os processos sejam mais rápidos. “A burocracia afasta investidores. Precisamos de um modelo de negócio com mais liberdade econômica e de investimentos na infraestrutura do Brasil”, citou.

Em seguida, Ricardo Buteri, no papel de mediador, questionou Raquel Guimarães sobre como a Codesa contribuiu para a competitividade no Porto de Vitória.

Raquel respondeu que “ao falar de competitividade, se fala em acessos, em infraestrutura aquaviária e em um ambiente comercial ativo”.

De acordo com ela, o Porto de Vitória opera, basicamente, granel sólido, seguido por carga containerizada. Dentro destes segmentos ainda existem áreas para expansão e exploração, mas que demandam fases burocráticas e um tempo de espera que o cliente, muitas vezes, não tem. Com a desestatização do complexo, ocorrida no último dia 30 em leilão vencido pela Quadra Capital, a expectativa é que haja uma aceleração em processos deste tipo.

“Temos um cenário de investimentos promissores no futuro, que somam 1,3 bilhão e colocarão o Porto de Vitória em um outro patamar competitivo”, afirmou Raquel Guimarães.

Ricardo Buteri, em seguida, disse que para aumentar a competitividade é preciso pensar em infraestrutura antes da demanda. “É preciso estar sempre à frente para atender a demanda vindoura”.

Rodrigo Deslandes disse que, com a aprovação da BR do Mar e o incentivo à cabotagem, a ArcelorMittal pretende aumentar o número de embarcações em rota nacional, mais um diferencial competitivo.

Mauro Sammarco comentou que o Porto de Santos deve dobrar a sua movimentação, de 147 milhões de toneladas para 240 milhões até 2040. “Precisamos olhar a malha ferroviária porque ainda dependemos muito dos acessos rodoviários. Esperamos que nas próximas eleições tenhamos um governo estadual com uma visão mais atenta para a nossa região”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2022

REGIÃO SUDESTE - TRANSPARÊNCIA EM FOCO NO DEBATE SOBRE TARIFAS PORTUÁRIAS COMO FATOR DE EQUILÍBRIO

Debatedores falaram sobre a nova resolução de reajuste e revisão tarifária, impacto financeiro e publicidade de dados

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



Com a desestatização, a Antaq vê uma oportunidade de adequação onde for possível, para que essa assimetria que existe entre os portos privados e os públicos não se acentue”

SANDRO JOSÉ MONTEIRO
gerente de Regulação Portuária da Antaq

painel “Aplicação das tarifas portuárias como fator de equilíbrio e sucesso das operações” encerrou o fórum Sudeste Export, ontem, em Vitória (ES)

A transparência nos reajustes e revisões tarifárias e ações para reduzir impacto de valores foram



discutidos durante o painel “Aplicação das tarifas portuárias como fator de equilíbrio e sucesso das operações”, no Sudeste Export 2022, que encerrou ontem, em Vitória (ES).

O Sudeste Export é um dos eventos regionais do Brasil Export, fórum permanente dos setores portuário, de transporte e logística do País e consolidado como o maior hub de debates sobre essas áreas no Brasil.

O diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mario Povia, disse que é necessária uma transição para mitigar o reajuste de tarifa. “É possível que, em determinado modelo, essa tarifa fique muito alta. Então, seria razoável manter um período de transição para não prejudicar os operadores portuários”, pontuou Povia.

Ao ser questionado por Povia, o gerente de Regulação Portuária da Agência Nacional de Transportes Aquaviário (Antaq), Sandro José Monteiro, disse que desde a edição da Resolução Nº 32/2019 foram realizados sete reajustes tarifários pela inflação, 11 revisões tarifárias migraram para um novo modelo e foi dado um prazo para isso.

A Resolução Nº 32/2019 foi revogada este ano com a publicação da Resolução Nº 61/2021, que estabelece a estrutura tarifária padronizada das administrações portuárias e os procedimentos para reajuste e revisão de tarifas. “A Antaq vai aprovar mais 10 revisões nos próximos meses. Os maiores portos já migraram, 60%. E isso equivaleu em impactos de investimentos. Só Santos impactou R\$ 1 bilhão. Ao todo, já impactamos R\$ 2 bilhões de investimentos”, disse Monteiro, complementando que o novo modelo favorece o reequilíbrio financeiro dos portos.

Monteiro afirmou ainda que “com a desestatização, a Antaq vê uma oportunidade de adequação para que essa assimetria que existe entre os portos privados e os públicos não se acentue”.

Sobre a transparência das revisões tarifárias, Monteiro explicou que “a autoridade portuária propõe um nível tarifário e subsidia essa proposta com informações estratégicas comerciais. Nosso dever é proteger essas informações. Mas, também é nosso dever dar transparência às nossas decisões. Cada autoridade portuária que tem a sua tabela tarifária aprovada é publicada no site”.

O diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Santos Port Authority, Bruno Stupello, disse que a SPA faz publicações trimestrais dos balanços auditados em seu site. “Quem quiser fazer uma conta de vários custos que estão sendo remunerados pela tabela tarifária, basta acessar e checar”, afirmou Stupello.

Já o diretor de Planejamento e Desenvolvimento da Companhia Docas do Estado do Espírito Santo (Codesa), Bruno Fardin, disse que “mais da metade da receita da Codesa vem de contratos e essa dependência da tabela tarifária diminuiu bastante”.

O conselheiro do Sudeste Export, Carlos Portella, fez a apresentação do painel e o conselheiro do Sudeste Export, Pedro Neiva, a moderação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2022

REGIÃO SUDESTE - CARTA COM OITO PROPOSTAS SERÁ ENVIADA AOS CANDIDATOS A GOVERNADOR

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

Os debates realizados durante o Sudeste Export 2022, nos últimos dois dias, em Vitória (ES), deram origem a uma carta com oito propostas, que será enviada aos candidatos a governador nas eleições deste ano, nos quatro estados que integram a Região Sudeste. As sugestões visam fomentar as atividades do setor, tornar a matriz de transportes mais eficiente e “o Brasil, um país mais competitivo, justo e seguro do ponto de vista jurídico”, segundo a organização.

No texto, é defendido que o Sudeste Export defende “um modelo propositivo e agregador. Afinal, exigimos projetos de continuidade do Estado brasileiro, independente dos governos que estejam à frente de administrações federais, estaduais ou municipais”.



O teor da carta e as oito propostas foram lidas no encerramento do fórum regional, no final da tarde de ontem, pelo presidente do Conselho do Sudeste Export, Mario Povia

O teor da carta e as oito propostas foram lidas no encerramento do fórum regional, no final da tarde de ontem, pelo presidente do Conselho do Sudeste Export, Mario Povia. Confira a seguir as oito sugestões que serão encaminhadas:

Estimular a melhoria do ambiente de negócios no sentido de garantir segurança jurídica e maior previsibilidade para os investidores;

Garantir que os futuros concessionários de portos possam desenvolver novos negócios para compensar possíveis perdas de receitas com a queda na arrecadação tarifária;

Atração de diversificados players para os leilões de concessões de terminais e desestatizações de portos, assim como outros segmentos ligados ao setor de infraestrutura;

Aplicação efetiva dos conceitos ESG nos futuros projetos ligados à área de infraestrutura e também nos empreendimentos administrados pelo Poder Público;

Garantir que a infraestrutura viária, seja por meio de obras públicas ou privadas, acompanhem o crescimento projetado das movimentações dos portos na região;

Desenvolver um modelo que garanta um ambiente de negócios saudável para as autorizações de ferrovias quando essas autorizações concorrem com concessões no mesmo trecho;

Estabelecer modelos que possibilitem a administração de planos de manutenção da profundidade dos canais de acesso aos portos e estimular estudos de aprofundamento;

Proporcionar ambiente com liberdade para empreender e liberdade negocial entre agentes privados, de forma que o mercado possa negociar as condições, prazos e preços de seus serviços e produtos, com regulação responsiva e sem interferência excessiva.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/04/2022

VITRINE - OS PORTOS E A LOGÍSTICA DO SUDESTE EM DESTAQUE

Debates sobre a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), os planos de investimentos ferroviários para a região e estratégias de competitividade, necessárias para impulsionar a economia, reuniram autoridades federais e estaduais e lideranças empresariais, tanto dos setores de transportes e portos como da indústria e do comércio, no Hotel Golden Tulip, na bela Vitória (ES), na segunda-feira e ontem, para o Sudeste Export. O evento abriu a jornada de fóruns regionais do Brasil Export no ano, com apresentações e análises de alto nível e, é claro, muito sucesso.



A superintendente de Logística da Suzano e presidente do Conselho Diretor da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), Patrícia Lacerda, e o capitão dos portos do Espírito Santo, o capitão de mar e guerra Alexandre Moreira dos Anjos, estiveram nos dois dias do Sudeste Export



O diretor comercial da Santos Brasil, Ricardo Butleri, e a coordenadora de Concessões do Porto de Suape, Milena Siqueira, sorrindo para as lentes da coluna Vitrine



O diretor executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molizias, a gerente de Desenvolvimento de Negócios Internacionais do Porto do Açu, Maartje Driessens, e o presidente da Associação Comercial de Santos, Márcio Sammarco, participaram do fórum regional



A equipe da Codesa - o superintendente de Projetos, Anderson Polido; a coordenadora de Marketing e Gestão de Negócios, Raquel Guimarães; o diretor-presidente, Júlio Castiglioni; e o diretor de Planejamento e Desenvolvimento, Bruno Fardes - debateram as mudanças planejadas para os portos do Espírito Santo



A juíza Luciana Mattar Vilella Nemer, do Tribunal Regional Eleitoral do Espírito Santo, não perdeu os debates do Sudeste Export em Vitória

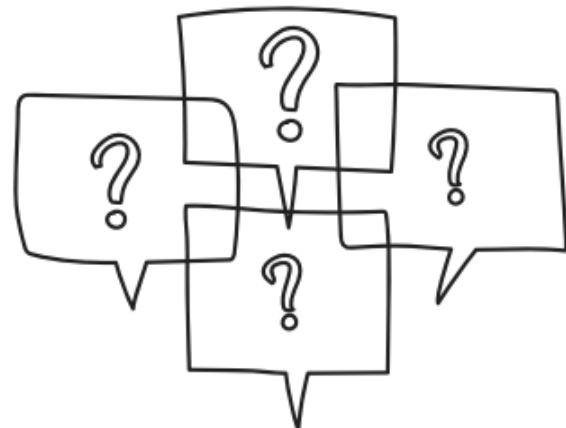
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/04/2022

OPINIÃO – ECONOMIA - AFINAL, QUEM GANHA COM A GUERRA?

Ninguém. Todos perdem. Além da perda de vidas dos países envolvidos (Rússia e Ucrânia), a guerra, que já dura mais de um mês, representa perdas econômicas para todas as nações, inclusive as grandes potências: EUA, China, bloco europeu e, até mesmo, o Japão. O conflito expõe a fragilidade de um mundo globalizado e dependente entre si, prejudicando o comércio exterior, a logística e os investimentos.

A China é o país com maior crescimento de PIB nos últimos anos (cerca de 6% ao ano) e contribuiu para altas taxas em vários países do sudeste asiático, dentre eles: Vietnã, Filipinas e Indonésia.

Não há qualquer vantagem em “mudar ou parar o jogo” que está ganhando e, claramente, a globalização foi benéfica para o desenvolvimento econômico chinês.





Cabe lembrar que a China se absteve de votar na ONU, depende e importa petróleo, trigo e outros produtos alimentares russos. Ficam duas questões em aberto: por quanto tempo eles permanecerão neutros ao conflito e quais os próximos passos na relação à Taiwan e aos EUA (principal parceiro e competidor global)?

Nesse novo tabuleiro após o início da guerra, poderia se pensar que os EUA sairiam melhores, o que também não ocorreu. A maior potência do mundo não conseguiu (ou ainda não quis) liderar o processo de paz no curtíssimo prazo. Por outro lado, apresentou três ações robustas: ajuda militar (anunciou o envio de mais de US\$ 1 bilhão em recursos e armas para a Ucrânia), sanções econômicas (mais de 690 restrições à Rússia) e ajuda humanitária (promessa de acolher até 100 mil refugiados, além de oferecer assistência financeira aos países europeus).

Do ponto de vista econômico, as sanções à Rússia também colaboram negativamente com a elevação dos preços nos EUA, e a inflação americana deverá ficar na faixa de 4% a 5% nos próximos anos.

Já a União Européia (UE), que também já convive com uma inflação maior, a proximidade do local do conflito e a dependência do gás russo trouxeram mais uma preocupação para sua população. Em relação aos contratos existentes, os pagamentos estão previstos para serem em euros e dólares, porém a Rússia já propôs alterações para pagamento dos recursos naturais em rublo, que foi negado pelo bloco europeu.

A guerra confirmou que a UE ainda é muito relevante tanto a nível financeiro quanto na sua participação e importância no comércio exterior. Até a Suíça, que historicamente é neutra, se posicionou contra a invasão e congelou mais de 5 bilhões de euros em ativos pertencentes a russos. Nesta semana, a Comissão Européia anunciou mais um pacote de sanções que prevê a proibição de importação de carvão, madeira e produtos químicos pelos 27 países membros, e fechamento dos portos e estradas à Rússia.

O Japão, que também é dependente de recursos naturais russo, viu o rompimento das conversações sobre a disputa territorial em torno de quatro ilhas ao norte do país, que foram tomadas no final da II Guerra Mundial. O conflito também não é algo positivo para aquela nação, tão dependente de recursos naturais. Além disso, houve interrupção no transporte para os portos russos.

Para o Brasil, além dos desafios internos, houve uma falsa sensação de alocação de investimentos provenientes de investidores institucionais com posições em mercados emergentes; porém, observou-se potenciais perdas na cadeia produtiva do agronegócio, expostas pela dependência de fertilizantes. Com a guerra, nossa balança comercial teve superavit recorde no mês passado de US\$ 7,4 bilhões (19,3% maior que o ano anterior) em virtude da valorização das commodities que também contribuíram com a valorização do Real frente ao dólar americano. Num país em construção como o nosso, quanto mais estabilidade, melhor.

E em tempos de paz, quem ganha? Todos ganham. Principalmente os países mais bem preparados ou aqueles com grande potencial de crescimento e oportunidades de investimentos como o Brasil.

**COM A GUERRA, NOSSA BALANÇA COMERCIAL
TEVE SUPERAVIT RECORDE NO MÊS PASSADO DE
US\$ 7,4 BILHÕES (19,3% MAIOR QUE O ANO
ANTERIOR) EM VIRTUDE DA VALORIZAÇÃO DAS
COMMODITIES QUE TAMBÉM CONTRIBUÍRAM COM A
VALORIZAÇÃO DO REAL FRENTE AO DÓLAR
AMERICANO. NUM PAÍS EM CONSTRUÇÃO COMO O
NOSSO, QUANTO MAIS ESTABILIDADE, MELHOR**



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE SETÚBAL ENTRA NA ROTA DO LÍCIO

Informação: Transportes e Negócios (13 de abril de 2022)



A Galp Energia e a Northvolt escolheram o Parque Industrial Sapec Bay para instalar uma unidade de processamento de lítio. O porto de Setúbal ganhará pelo menos 200 mil toneladas – Foto: Transportes e Negócios

A Galp Energia e a Northvolt escolheram o Parque Industrial Sapec Bay para instalar uma unidade de processamento de lítio. O porto de Setúbal ganhará pelo menos 200 mil toneladas.

O investimento anunciado (mas ainda não definitivo) é de 700 milhões de euros. A unidade receberá pelo porto de Setúbal “cerca de 200 mil toneladas/ano de concentrado de espodumena”, a que acrescerão “mais de 110 mil toneladas de outros componentes, estimando exportar 25 mil toneladas de lítio processado para os fabricantes internacionais de cátodos de baterias e mais 260 mil toneladas de subprodutos”, avança a administração portuária em comunicado.

“Setúbal foi o local escolhido entre as várias opções possíveis porque preenchia todos os requisitos estabelecidos pela Aurora, a joint venture da Galp e da Northvolt que irá liderar este projeto no futuro. O local, situado no Parque Industrial Sapec Bay, dispõe de acesso a infraestruturas, caminhos-de-ferro e instalações portuárias. É também um local ideal para obter reagentes, e está próximo de utilizadores de subprodutos, nomeadamente as indústrias do cimento e do papel e pasta de papel” refere o comunicado da Galp e Northvolt.

A fábrica, apresentada como uma das maiores e mais modernas da Europa, criará mais de 200 postos de trabalho diretos altamente qualificados e 1.300 postos de trabalho indiretos.

A produção projetada de hidróxido de lítio será suficiente para uma produção anual de baterias equivalente a 50 GWh (suficiente para 700 mil veículos elétricos).

A nova unidade será candidata ao PRR, estimando-se uma taxa de financiamento de 15%.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 13/04/2022

MODELO DE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA SERÁ REFERÊNCIA PARA ITAJAÍ, SÃO SEBASTIÃO E SANTOS, AFIRMA PILONI

Informação: Informativo dos Portos (13 de abril de 2022)

O sucesso do leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), a primeira desestatização portuária realizada no Brasil, fará da modelagem proposta pelo Ministério da Infraestrutura uma referência para os próximos leilões de portos públicos previstos pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA). A afirmação é do secretário Diogo Piloni, durante sua

participação no Fórum Regional Sudeste Export 2022, evento que reuniu lideranças e especialistas do setor de logística e infraestrutura portuária em Vitória (ES), nesta terça-feira (11).

O formato da concorrência deverá se repetir nas desestatizações dos portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP) e Santos (SP), com devidas adequações às realidades de cada empreendimento. Para Piloni, o modelo diminuiu a burocracia e garantiu segurança jurídica na primeira desestatização de um porto público brasileiro, fatores importantes para a atração de investidores.

“O que fizemos com a Codesa foi um trabalho de parceria com o setor, arduamente discutido e estimulado por todas as contribuições colhidas ao longo do processo, o qual foi iniciado ainda em 2016, com a qualificação no PPI [Programa de Parcerias e Investimentos]”, ressaltou o secretário.

De acordo com Diogo Piloni, o certame representou uma grande mudança de paradigmas para o setor. “Conseguimos construir um modelo maduro, que tem boa aceitação e vai prestigiar o bom atendimento das cargas, que é um dos princípios básicos do porto organizado”, disse.

Investimentos

A Codesa foi concedida conjuntamente com os portos de Vitória e de Barra do Riacho (ES), em leilão promovido na B3 em março. Pelos próximos 35 anos, a FIP Shelf 119 Multiestratégia, vencedora do leilão, investirá pelo menos R\$ 850 milhões na modernização dos ativos, sendo R\$ 335 milhões na ampliação dos portos de Vitória e de Barra do Riacho (ES). Com a desestatização, a Codesa deixou de ser uma empresa pública – torna-se de capital privado após o pagamento de R\$ 326 milhões por suas ações.

Com os investimentos, a movimentação de cargas do Porto de Vitória deverá dobrar de 7 milhões para 14 milhões de toneladas por ano. Para Barra do Riacho, há a possibilidade de exploração de novas áreas, uma vez que 522 quilômetros quadrados são greenfield – ou seja, novos empreendimentos, iniciados do zero.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 13/04/2022

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE SÃO PAULO ANALISA PROJETO PARA AMPLIAR EXPLORAÇÃO DAS FERROVIAS PAULISTAS

Informação: ALESP (13 de abril de 2022)



Proposta do Executivo recebeu 52 emendas e está em análise na Comissão de Constituição, Justiça e Redação – Foto: Divulgação / ALESP

A Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo analisa o Projeto de Lei 148/2022, de autoria do Executivo, que visa ampliar a exploração das ferrovias paulistas para melhorar o tráfego de passageiros e cargas, e dar maior eficiência ao setor.

Segundo a Secretaria de Estado de Logística e Transportes, o sistema ferroviário configura apenas 11% dos serviços de transporte de cargas em São Paulo, abaixo de modais como o rodoviário, o aéreo e o aquático.

O objetivo do governo com a proposta é desenvolver as ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário do Estado de São Paulo em um modelo mais próximo de shortlines americanas, que



consiste em linhas de menor distância que conectam os pontos mais importantes de uma linha férrea, trazendo mais agilidade e eficiência.

O projeto compreende o planejamento, a construção, a manutenção, a operação, a exploração e a fiscalização dos serviços e obras que envolvem os transportes ferroviários. As ferrovias que serão incluídas no sistema serão determinadas pelo governador do Estado de São Paulo.

Entre as melhorias contidas na medida, estão: a redução do custo de transporte, o que permite uma melhora na competitividade entre as produtoras agrícolas e indústrias paulistas; prevenção de crises na área; aumento da eficiência socioeconômica; tornar investimentos públicos e privados compatíveis; e uma melhoria no desenvolvimento regional de forma sustentada.

Além disso, buscando ser um recurso de transporte sustentável, o descarte de materiais nas obras das ferrovias só acontecerá caso se torne impossível sua reutilização. O uso das ferrovias não se limita ao transporte de carga, como também de passageiros.

Segundo o secretário de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, o projeto oferece opções de conexão com todos os modais logísticos do Estado de São Paulo.

O projeto de lei recebeu 52 emendas parlamentares e está em análise na Comissão de Constituição, Justiça e Redação. Após receber aval do colegiado, a proposta deverá passar por outras comissões antes de seguir para discussão e votação em Plenário.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 13/04/2022

EUA: CARGILL E BURGER KING FIRMAM PARCEIRA COM FUNDAÇÃO PARA RESTAURAR PASTAGENS NAS GRANDES PLANÍCIES

Informação: Broadcast (13 de abril de 2022)

São Paulo, 13/04/2022 – A gigante norte-americana do setor agrícola Cargill anunciou uma parceria com a rede de restaurantes Burger King e a National Fish and Wildlife Foundation (NFWF), o maior provedor privado de doações para preservação nos Estados Unidos. A colaboração vai apoiar pecuaristas comprometidos com a mudança climática por meio de práticas agrícolas regenerativas no Colorado, Kansas, Nebraska, Novo México, Oklahoma e Texas.

Segundo nota das empresas, a iniciativa, com prazo inicial de cinco anos, deve investir até US\$ 5 milhões no manejo de pastagens e na redução das emissões de gases de efeito estufa no Sul das Grandes Planícies. A ação reúne ainda duas grandes marcas de carne bovina dedicadas à redução de emissões.

Segundo a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA, na sigla em inglês), as práticas sustentáveis de pastagem implementadas pelos pecuaristas nos próximos cinco anos terão um efeito de longo alcance, com potencial para sequestrar anualmente até 360 mil toneladas de dióxido de carbono, o equivalente a um volume de energia para abastecer 43 mil casas nos EUA por um ano.

“Nossos agricultores e pecuaristas na América do Norte já estão liderando as práticas de gestão ambiental e só precisam de mais incentivos, ferramentas e treinamento para ajudar a escalar essas práticas”, afirmou Heather Tansey, vice-presidente de sustentabilidade ambiental da Cargill.

Fonte: Dow Jones Newswires.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 13/04/2022

FERROVIA VLI AUMENTA EM 10% VOLUME TRANSPORTADO EM 2021 E RECEITA LÍQUIDA SOBE 19,6%

Informação: Broadcast (13 de abril de 2022)

São Paulo, 12/04/2022 – A VLI, companhia logística que opera ferrovias, portos e terminais, registrou crescimento de 19,6% na receita líquida em 2021 em comparação com o ano anterior, alcançando R\$ 1,097 bilhão. O resultado operacional considera o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS), importante corredor de escoamento do agronegócio brasileiro em direção aos portos do sistema norte.

Conforme comunicado da companhia, o lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) atingiu R\$ 563,7 milhões, apresentando um salto de R\$ 46,4 milhões na comparação com 2020. Além disso, houve aumento de 10% no total de cargas transportadas em 2021 na comparação com o exercício anterior, atingindo 11,1 milhões de toneladas.

Os principais produtos transportados pela companhia foram soja, milho e celulose. No comparativo com 2020, a movimentação dessas três cargas cresceu 10%. Ativos como combustíveis, farelo de soja, biodiesel e etanol também compõem o mix de fluxos. Em 2021, a VLI investiu o valor total de R\$ 917,5 milhões na FNS, aplicados na manutenção e modernização dos ativos operacionais e em aumento de capacidade, além de projetos de meio ambiente e segurança.

O CEO da VLI, Ernesto Pousada, disse na nota que “mesmo em um cenário altamente desafiador, a operação da VLI na FNS alcançou um crescimento expressivo, de dois dígitos, no volume de cargas e em receita”.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 13/04/2022

OBRA DO TERMINAL DE CELULOSE DO PORTO DE PARANAGUÁ AVANÇA E UNIDADE DEVE INICIAR OPERAÇÃO JÁ NESTE ANO

Informação: Portos do Paraná (13 de abril de 2022)



Obra do terminal de celulose do Porto de Paranaguá avança e unidade deve iniciar operação já neste ano – Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

Com inovações em tecnologia e sustentabilidade, a construção do novo terminal de celulose no cais do Porto de Paranaguá, que começou em junho de 2021, está avançada e a expectativa é que seja concluída no segundo semestre deste ano, para que a primeira operação pelo armazém aconteça em dezembro. O investimento é de R\$ 120 milhões, feito pela Klabin, fabricante de

celulose, com unidade industrial em Telêmaco Borba, nos Campos Gerais.

A área, de 27.530 metros quadrados, foi arrematada pela empresa em leilão realizado pela Portos do Paraná em agosto de 2019. O contrato de concessão foi assinado no início de 2020, encerrando duas décadas sem novos arrendamentos no Porto de Paranaguá. O contrato de exploração da área é de 25 anos, prorrogáveis por mais 45 anos.

Para o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a obra, além de ser um marco para o Porto de Paranaguá, é também referência pela agilidade e a qualidade. “Temos a confiança de uma grande empresa em investir no Porto de Paranaguá cerca de R\$ 120 milhões, gerando emprego, renda e dando uma utilidade para uma área que, até então, não estava operacional”, diz ele.



O diretor de Planejamento Operacional, Logística e Suprimentos da Klabin, Sandro Ávila, informa que a construção está adiantada no cronograma. Segundo ele, a parte do acesso ferroviário externo já está praticamente concluída, com um novo encoste cruzando a Avenida Portuária. No acesso interno dos vagões, agora a empresa faz o assentamento dos trilhos. “Hoje, estamos com essa obra em torno de 20% à frente no calendário”, garante.

ATRATIVOS – Esse investimento, de acordo com Luiz Fernando Garcia, foi atraído principalmente pelo fato de os portos paranaenses serem uma opção logística eficiente. “A Klabin, uma empresa grande, espera que essa eficiência seja refletida em vantagem comercial”, afirma Garcia. “Nossa obrigação é colaborar no desenvolvimento da obra e garantir que as operações sejam feitas da forma mais eficiente possível, sejam elas de recepção da carga via terrestre ou de embarque no navio.”

Em visita à obra, o diretor empresarial da Portos do Paraná, André Pioli, destacou as oportunidades que vêm com o novo terminal. “A obra está perto de ser entregue e gerar mais de 160 empregos direto e muitos outros indiretos. Isso representa um avanço para a economia de Paranaguá e do Paraná”, afirma.

OPORTUNIDADES – Já nessa fase atual, a obra emprega cerca de 180 trabalhadores das mais diversas funções da construção. Sandro Ávila, da Klabin, explica que é um conjunto de fatores e iniciativas que garante a agilidade da obra. Um dos fatores que ele destaca é a autorização recebida da administração portuária e da Receita Federal do Brasil para que fosse feito um acesso privado exclusivo para a obra. “Isso deu condições para que a obra fosse feita sem interrupções e sem causar interrupções no porto. Foi um fato muito acelerador”, afirma Ávila.

SUSTENTABILIDADE – Tanto a obra quanto a operação preveem altos níveis de sustentabilidade. Durante a construção, por exemplo, a empresa optou por um concreto com malha de ferro. “Além de ser mais seguro para o manuseio, possibilita facilidade na operação, agilidade na hora de secagem e preparação final do piso”, comenta Ávila.

Além disso, no novo terminal já estão sendo instalados painéis solares, com energia fotovoltaica capaz de garantir a autossuficiência do consumo próprio – e aberturas foram feitas na cobertura para garantir claridade e reduzir o consumo de energia, durante os períodos mais claros do dia. “Também teremos um sistema de reuso de água. Enfim, tomamos o cuidado de trazer para esse terminal tudo o que há disponível de mais moderno”, diz Sandro Ávila.

Um processo que agora começa a ganhar força é o alfandegamento. De acordo com Ávila, a empresa já dispõe de todo o circuito de TV e de segurança – com câmeras de filmagem, servidores espelhados, como exige a Receita Federal, nos padrões do ISPSCode. “A obra estando pronta, a gente precisa, junto à Receita Federal, de um período de teste para ter a liberação. Esse processo está bastante avançado. Esperamos iniciar as atividades desse terminal ainda neste ano”, completa.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 13/04/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ANP LEILOA 15% DOS BLOCOS EM NOVA RODADA E ARRECADA MAIS DE R\$ 422 MILHÕES

As bacias de Santos, Potiguar e de Alagoas foram as que mais receberam ofertas. Foram 59 blocos de 379

Por Raphaela Ribas



Plataforma em operação no mar
Foto: Pilar Olivares / Reuters/5-9-2018

RIO - A Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP) licitou 15% dos 379 blocos para exploração e produção de petróleo e gás oferecidos hoje no 3º

Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC).

No leilão realizado no Rio foram 59 concessões, em seis bacias, e um bônus acumulado superior a R\$ 422 milhões.

O investimento previsto é de mais de R\$ 406 milhões. Das 14 empresas que fizeram ofertas na rodada, 13 venceram. O destaque nesta edição foram os pequenos e médios produtores e locais.

A CE Engenharia é uma delas. Estreante, arrematou um bloco na bacia do Espírito Santo com bônus de R\$ 205 mil.

Outras duas que chamaram a atenção foram Origem e Petro-Victory, ambas focadas em blocos terrestres da região Nordeste. A primeira levou 18 blocos, sendo quatro na Bacia Tucano, na Bahia, e 14 na Sergipe-Alagoas.

A segunda arrematou 19, todos na Bacia Potiguar, no Rio Grande do Norte. Nesta mesma bacia, a 3R Petroleum conseguiu outros cinco blocos.

A Petrobras não fez nenhuma oferta. E a bacia de Pelotas, no Rio Grande do Sul não recebeu nenhuma.

De acordo com o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, áreas do pré-sal e mais estratégicas podem aderir ao sistema de oferta permanente.

— Temos previsto 11 áreas do pré-sal e continuamos trabalhando para acelerar esse processo de investimentos. E isso passa pela oferta permanente e pela viabilização de áreas até então restrita a leilões específicos. A para a oferta permanente de partilha, a perspectiva é de termos o primeiro ciclo ainda em 2022 — disse o ministro.

Bacia de Santos disputada

A Bacia de Santos, em São Paulo, com blocos offshore (em alto mar), foi a que mais recebeu ofertas. O consórcio da Shell e Ecopetrol apresentou proposta para oito blocos e levou seis. A TotalEnergie EP que tinha concorrido a seis, ficou com dois. A área total a ser explorada corresponde a 5.474 quilômetros quadrados e investimento total será superior a R\$ 307 milhões.

Ao todo, foram apresentados no terceiro ciclo 347 blocos em terra e 32 em alto mar, os quais estão espalhados nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.



No Espírito Santo, ainda teve arremate do consórcio Imetame, Seacrest e ENP Ecosystemas, com bônus de mais de R\$ 150 milhões. O grupo também levou dois blocos em Tucano.

Os blocos do Recôncavo, na Bahia, foram tomados por Petroborn e NFT.

As áreas do 3º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão são remanescentes de licitações passadas as quais não tiveram interesse.

Neste tipo de leilão as empresas fazem suas ofertas, as quais são avaliadas se estão aptas para concorrer. Em caso positivo, são considerados 80% o bônus, que é o valor em dinheiro, e 20% do Programa Exploratório Mínimo, referente às atividades propostas na primeira fase de exploração.

O 1º Ciclo aconteceu em 2019 com 33 blocos arrematados e 12 áreas com acumulações marginais, o que resultou em R\$ 22,3 milhões em bônus de assinatura. O 2º Ciclo, em 2020, foram arrematados 17 blocos e gerados R\$ 56,7 milhões em bônus.

Na avaliação do ministro Albuquerque, o resultado da rodada de hoje foi "excepcional". O diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia, corroborou: "os números falam por is, especialmente num cenário adverso".

Marcus D'Elia, sócio diretor Leggio da Consultoria, considerou o leilão desta quarta-feira acima da expectativa do mercado, com base nas últimas rodadas.

— Tinha-se muita dúvida se haveria um bom resultado. O que surpreendeu mesmo foram empresas como Shell e Total, que estavam paralisadas, voltarem a investir no Brasil, e arrematarem campos no sul da Bacia de Santos, o que gerou o maior volume em termos de valores no leilão de hoje. Isso certamente em função das projeções do preço do petróleo. Mostrou certo fôlego ao mercado.

Outra observação, aponta D'Elia, foi a quantidade das empresas menores e de blocos terrestres. Para ele, algumas áreas são voltadas para completar a produção local e ser refinado no Brasil. Outros, a exemplo do Espírito Santo, diz ele, tendem a abastecer o Nordeste, mas também exportar parte do volume.

Para Flávio Vianna, diretor executivo de Exploração e Produção do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), ter mais empresas menores e locais é um estímulo ao desenvolvimento regional e diversificação da cadeia de óleo e gás.

— Essas empresas vão focar suas atividades nessas regiões, contratando prestadores de serviço e fornecedores de equipamentos, bem como possivelmente mão de obra local e retomando os investimentos em áreas que não fazem sentido para as grandes operadoras. Para essas companhias, o foco são os grandes projetos intensivos em capital e de grande produtividade, como o pré-sal.

Vianna também avalia os 15% como um percentual satisfatório ao gradual fortalecimento do investimento no onshore brasileiro, caracterizado por bacias maduras, já bastante exploradas.

— Além disso, esse investimento é ancorado na diversificação de novos atores, que trarão uma visão diferenciada na produção destas áreas.

Ambientalistas temem por comunidades e meio ambiente

Ambientalistas, porém, contestaram na segunda-feira na Justiça a falta de comunicação com as comunidades locais e os impactos ambiental e econômico, uma vez que muitos moradores dependem da pesca e cultivo para sobrevivência.

A ação pede a retirada de cerca de 20% dos blocos em oferta, por não cumprirem critérios mínimos de segurança exploratória.

Considerando a exploração de óleo e gás alheia aos entornos, o Instituto Internacional Arayara entrou com uma representação na Justiça Federal contestando o impacto direto à biodiversidade e comunidades em algumas áreas, assim como a falta de consulta a estes moradores e os riscos à conservação marinha.

— Entre os impactados estão colônias de pescadores artesanais, quilombolas, comunidades indígenas e outros povos tradicionais extrativistas. Outro ponto é que tem unidades de conservação marinha em que o limite da exploração está a 10 metros da unidade. Não há zona de amortecimento — diz Juliano Bueno de Araújo, engenheiro ambiental e diretor do Instituto Internacional Arayara. Sem consenso: Representantes de aéreas se reúnem com Guedes e dizem que desoneração de combustível são 'três gotas no oceano'

A ANP, por sua vez, diz que para todas as áreas ofertadas houve prévia manifestação conjunta do Ministério de Minas e Energia e do Ministério do Meio Ambiente, complementadas, no caso das bacias em terra, por pareceres dos Órgãos Estaduais do Meio Ambiente.



Manifestante questionam impacto nas comunidades no entorno das áreas exploradas Foto: Ian Cheibub/ Acervo pessoal

Do lado de fora do hotel onde o leilão aconteceu nesta quarta, um grupo organizado pelo movimento internacional 350.org protestou para exigir ação climática e respeito aos direitos das comunidades tradicionais.

Segundo eles, a maioria dos manifestantes vive em regiões já afetadas por projetos de petróleo e gás, como a Foz do Rio São Francisco e a Baía de Guanabara. Participaram do protesto nove organizações do Rio de Janeiro e de Sergipe.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/04/2022

ACIONISTAS DECIDEM HOJE FUTURO DA PETROBRAS. MINORITÁRIOS TENTAM AMPLIAR PRESENÇA NO CONSELHO

Assembleia começa às 15h e vai votar nome de José Mauro Ferreira Coelho para comando da petroleira

Por Bruno Rosa

RIO - Os acionistas da Petrobras se reúnem nesta quarta-feira em Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária para selar o futuro da estatal. O principal tema da pauta é a votação para aprovar o nome de José Mauro Ferreira Coelho ao cargo de presidente da petroleira.

O conselho da estatal é formado por 11 nomes, dos quais sete nomes hoje são indicados da União, três de acionistas minoritários e um é representante dos funcionários.

Entre os minoritários, a tendência é ter muita disputa na Assembleia. Há sete nomes concorrendo. A estratégia dos fundos é ampliar a presença no Conselho. Hoje, os minoritários têm três assentos. A meta é chegar a quatro.



Como será feito o sistema de voto múltiplo, o candidato com o maior número de votos é eleito. Assim, a União corre o risco de não conseguir eleger todos os seus indicados.

Escolhido em 24 horas

José Mauro foi secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME) e vai substituir o atual presidente da Petrobras, Joaquim Silva e Luna, demitido por Bolsonaro devido à insatisfação com o aumento dos combustíveis.

O nome de José Mauro foi a solução costurada em 24 horas pelo governo, após Adriano Pires ter recusado o convite para comandar a companhia, já que, segundo fontes, seu nome não teria recomendação favorável do Comitê de Pessoas da Petrobras por seus contratos de consultoria com empresas do setor.

O nome de José Mauro recebeu aval da área de compliance da companhia nesta terça-feira. A assembleia vai ocorrer de forma virtual às 15h.

Presidente do Conselho

Os acionistas vão aprovar ainda o nome de Márcio Andrade Weber, atual membro do Conselho, para o posto de presidente do Conselho de Administração. Weber foi indicado pela União após Rodolfo Landim, presidente do Clube de Regatas do Flamengo, ter recusado o convite.

Segundo fontes, o nome de Landim também teria recebido parecer contrário e com ressalvas entre os integrantes do Comitê de Pessoas da Petrobras.

A União, que alterou a lista de indicados por três vezes, indicou ainda Carlos Lessa Brandão, Luiz Caroli e Eduardo Karrer, além da recondução de Ruy Schneider, Sonia Villalobos e Murilo Marroquim como conselheiros.

Indicação de minoritários

Os nomes indicados pelos minoritários, no cargo de conselheiro apontado pelos acionistas ordinários (ONs, ação com direito a voto), foram Francisco Petros, Ana Horta e Rodrigo de Mesquita.

À venda: ANP faz leilão de 379 blocos nesta quarta. Ambientalistas recorrem à Justiça contra impactos

Pelos acionistas preferencialistas (PNs, ação sem direito a voto) foram indicados Daniel Alves Ferreira e Marcelo Mesquita de Siqueira Filho, que concorre à reeleição.

Foram indicados ainda pelos minoritários José Abdalla Filho e Marcelo Gasparino.

Resultados de 2021

Além dos membros do Conselho, a assembleia vai aprovar ainda os membros do Conselho Fiscal, aprovar os resultados financeiros de 2021, a remuneração dos administradores, distribuição de dividendos com base no lucro recorde de R\$ 106 bilhões e mudanças no estatuto social como a obrigatoriedade do parecer de comitês para determinados tipos de investimentos.

Remuneração

Segundo o edital, os acionistas vão votar ainda a remuneração global dos administradores para o período de abril de 2022 a março de 2023 no valor de até R\$ 39,584 milhões, um aumento de 0,37% em relação ao proposto no ano passado, quando desconsiderados os encargos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/04/2022



TCU JULGA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS NA PRÓXIMA SEMANA, E GOVERNO TENTA EVITAR ADIAMENTO

Guedes fala em 'pequena janela' para desestatizar empresa até dia 13 de maio
Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O ministro Aroldo Cedraz, do Tribunal de Contas da União (TCU), liberou para julgamento o último processo da corte que analisa a privatização da Eletrobras. Com isso, o assunto foi pautado para a próxima quarta-feira.

O agendamento deflagrou uma operação do governo para evitar um novo adiamento da decisão. O ministro Vital do Rêgo já sinalizou aos colegas que pedirá vista (mais tempo para analisar o assunto). Ele já pediu vista no primeiro julgamento do caso, iniciado no ano passado.

Integrantes do Executivo, então, articulam com ministros do TCU uma forma de restringir o período de vista para apenas uma semana, fazendo com que o assunto tenha um desfecho no dia 27. Isso será um desafio para a articulação do Palácio do Planalto, já que normalmente os ministros costumam usar até 60 dias em pedidos de vista, o que é respeitado pelos colegas.

A privatização da Eletrobras é uma corrida contra o tempo. Pelo cronograma do governo, o TCU precisa dar aval à operação até o dia 27. É um tempo necessário para que o BNDES faça todo o trâmite e consiga realizar a capitalização na B3 e na Bolsa de Nova York até o dia 13 de maio.

Caso passe do dia 13 de maio, uma sexta-feira, o governo só consegue fazer a operação em agosto — por conta dos prazos estabelecidos pela SEC, que regula o mercado de ações dos Estados Unidos, onde a Eletrobras tem papéis negociados.

Agosto é um prazo delicado por conta da proximidade das eleições. Além disso, os fundos internacionais costumam concentrar aportes em grandes capitalizações no primeiro semestre.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, comemorou o agendamento da reunião e chamou atenção para as datas.

— No momento em que o Brasil se torna um ator decisivo na segurança energética do mundo, nesse momento, o TCU acaba de anunciar que colocou na pauta para votação na semana que vem a desestatização da Eletrobras — disse Guedes, em evento no Palácio do Planalto.

Guedes disse que a janela de oportunidade é pequena.

— Se passar essa janela, se nós perdermos essa janela de aprovação, e é um cronograma muito apertado, vamos para um obscuro futuro. Aí entra a pauta eleitoral, entra a confusão, se a guerra lá fora se agrava...

Aroldo Cedraz passou as últimas duas semanas discutindo detalhes do seu voto com a área técnica do seu gabinete. Apesar de recomendar mudanças pontuais, ele deve dar aval à operação — tendência que deve ser seguida pelos demais ministros. Por isso, neste momento, o que mais preocupa o governo é um pedido de vista, e não o mérito do assunto.

O TCU já analisou e aprovou a primeira parte do processo de privatização, que avaliou o preço das outorgas que serão pagas pela Eletrobras privada ao governo federal.

Agora, o TCU se debruça sobre a privatização em si, especialmente o preço mínimo das ações. Também está em análise a cisão da Eletronuclear (que cuida das usinas nucleares de Angra) e de Itaipu — ambas não podem ser privatizadas.

O modelo da privatização prevê transformar a companhia em uma corporação, sem controlador definido, após uma oferta de ações que não será acompanhada pela União. Sem acompanhar a capitalização, o governo tem sua participação diluída para menos de 50% e perde o controle das empresas.

No total, o governo calculou em R\$ 67 bilhões os valores relacionados à privatização, mas nem tudo vai para os cofres públicos. Desse valor, R\$ 25,3 bilhões serão pagos pela Eletrobras privada ao Tesouro neste ano pelas outorgas das usinas hidrelétricas que terão os seus contratos alterados.

Serão ainda destinados ainda R\$ 32 bilhões para aliviar as contas de luz a partir deste ano por meio do fundo do setor elétrico, a Conta de Desenvolvimento Energética (CDE). O restante vai para a revitalização de bacias hidrográficas do Rio São Francisco, de rios de Minas Gerais e de Goiás, e para a geração de energia na Amazônia.

Durante seu discurso, Guedes também disse que "um candidato" à Presidência da República ligou para ministros do TCU para, nas suas palavras, "melar" a desestatização.

Guedes não citou nomes, mas, de acordo com fontes do governo, ele se referia ao ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que deve ser candidato ao Planalto pelo PT.

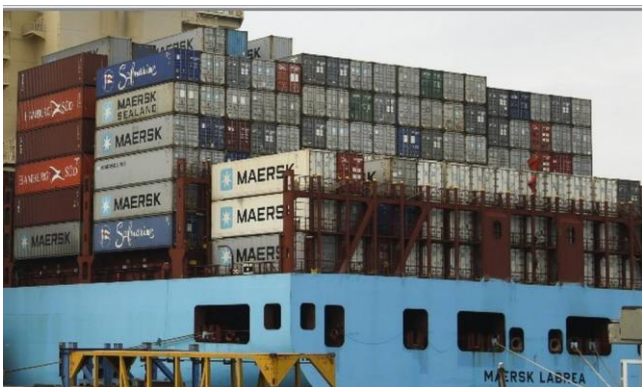
— Ora, nós tivemos um presidente eleito com um programa de governo, 60 milhões de votos, não pode um candidato na última ficar ligando, como se diz que liga, não sei se é verdade... Um candidato, invés de fazer o seu programa, esse candidato fica ligando para ministro do TCU pressionando, tentando paralisar uma pauta que a Câmara dos Deputados aprovou, o Senado aprovou. Solução construída com o TCU ao longo de dois anos e meio. Como é que pode querer melar uma desestatização?

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/04/2022

EMPRESÁRIOS ACUSAM QUE TEMPO DE LIBERAÇÃO DE CARGAS QUADRUPLOU COM OPERAÇÃO-PADRÃO NA RECEITA

Carta entregue ao ministro da Economia por empresários alerta para o risco de um 'efeito dominó' na economia brasileira

Por Eliane Oliveira e Ivan Martínez-Vargas



Liberação de importações ficou mais lenta com movimento de funcionários da Receita
Foto: Arquivo

BRASÍLIA — A operação-padrão dos servidores da Receita Federal nos portos, aeroportos e fronteiras, iniciada no fim do ano passado, quando o presidente Jair Bolsonaro assegurou que somente os salários dos policiais seriam reajustados no Orçamento, causa transtornos e lentidão no desembaraço de mercadorias.

Segundo uma carta encaminhada, nesta quarta-feira, ao ministro da Economia, Paulo Guedes, e assinada por representantes de diversos setores, como higiene e limpeza, bebidas, alimentos, químicos e papel e celulose, o tempo para a liberação de bens importados, com destaque para os insumos industriais, quadruplicou: há casos em que o período, antes de cinco dias, subiu para mais de 20 dias.



A carta pede a Guedes que o tema seja tratado “com a devida seriedade”, para que seja evitado um “efeito dominó dentro da economia nacional, que luta para uma recuperação cada vez mais promissora”.

As empresas querem que o atraso nas atividades seja resolvido e esperam atitude do ministro para o restabelecimento do processo e da liberação de cargas pela Receita Federal.

Problemas desde março

Para o diretor-executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Produtos de Higiene, Limpeza e Saneantes (Abipla), Paulo Engler, o setor já enfrenta algum grau de represamento em postos aduaneiros desde meados de março, mas a situação tem se agravado.

— Nossos associados têm identificado uma demora para desembaraçar a importação de insumos e matérias-primas. Já havíamos enviado dados ao gabinete do ministro Paulo Guedes sobre o risco de algumas fábricas precisarem parar e alguns varejistas ficarem sem produtos — afirma ele.

Entre os exemplos do setor estão o de uma indústria que está com carga parada há 83 dias no Porto de Santos. No Aeroporto de Viracopos, outra indústria tem carga parada há 18 dias. No município de São Borja (RS), na divisa com a Argentina, há caminhões parados há 9 dias, diz Engler.

Segundo o executivo, caso a situação persista, em maio grandes indústrias precisarão parar linhas de produção por falta de insumos básicos.

Espera pode ser maior

Procurado, o Ministério da Economia informou que não vai comentar o assunto. A Receita esclareceu que não se manifesta sobre greve. Já o presidente da delegacia sindical do Sindifisco nacional em Brasília, George Souza, disse que, dependendo da carga, o tempo de liberação pode ser maior.

— Essa informação não é muito precisa. A depender da carga e do local pode ser até mais — afirmou.

O documento foi redigido pelo Instituto Brasileiro de Comércio Internacional e Investimentos (IBCI). Segundo o coordenador da entidade, Leandro Barcellos, a ideia da carta foi motivada pelo grande número de reclamações de empresas, que procuravam o IBCI e membros da Frente Parlamentar de Comércio Exterior, para a qual o Instituto presta assessoria legislativa, para pedir ajuda.

— As empresas relatam atrasos que as têm prejudicado de diversas formas, especialmente no processo produtivo, com a falta de insumos — disse Barcellos.

Na carta, é lembrada a pandemia de Covid-19 como um dos desafios impostos aos produtores, importadores e exportadores nacionais. Com a operação-padrão, a situação se agravou e, por isso, as cargas levam quatro vezes o tempo normal para o desembarço.

“Esses atrasos afetam não somente os operadores que tratam diretamente com exportações e importações, mas também pequenas empresas que possuem operação exclusiva no Brasil, que dependem de componentes importados.

Prazos de desembarços que demorariam normalmente de até 5 dias atualmente estão levando semanas”, diz um trecho do documento.

Em 2021, o Brasil foi o 16º maior importador do mundo, mesmo operando em uma situação desvantajosa em relação ao dólar, e ocupou a 14ª posição como exportador, ressalta o



documento. Também no ano passado, o governo anunciou a redução do tempo de desembarço para exportações de 13 para cinco dias.

“Esse esforço em facilitar o comércio exterior promovido pelo governo brasileiro é colocado em xeque com a situação atual, com os prazos para exportação operando em níveis superiores ao que era visto anteriormente”.

Os signatários da carta destacam que o custo Brasil representa, atualmente, 22% do Produto Interno Bruto (PIB, soma de bens e serviços produzidos em uma nação), o equivalente a R\$ 1,5 trilhão. Medidas para a facilitação do ambiente interno, afirmam, são fundamentais para a imagem do país, que concorre a uma vaga na OCDE.

Além dos servidores do Fisco, outras categorias também vêm se mobilizando para obter um reajuste salarial, como os funcionários do Banco Central, do INSS e do Tesouro Nacional. Segundo fontes da área econômica, o governo tem três propostas sobre a mesa para ajustar os salários, mas a decisão final caberá a Bolsonaro. Os novos vencimentos passariam a valer a partir de 1º de julho deste ano.

— O Ministério da Economia segue irredutível, impondo a diversos segmentos econômicos prejuízos que já passam de R\$ 9 bilhões — afirmou George Souza.

Setores criticam

No setor de máquinas e equipamentos, a situação afeta tanto importações de matérias-primas e insumos, quanto exportações de produtos finais, que respondem atualmente por 25% da receita do segmento.

José Velloso, presidente da Abimaq, associação que representa o ramo, afirma que há gargalos desde janeiro, mas que têm se intensificado no último mês.

A entidade já moveu ações na Justiça com pedidos de liminares para conseguir a liberação de mercadorias. Foram pedidos mandados de segurança coletivos para desafogar mercadorias no Porto de Santos, em Viracopos e em Guarulhos, no estado de São Paulo, e também em Espírito Santo, Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul.

— Conseguimos liminares referentes ao porto de Rio Grande e ao porto seco de Novo Hamburgo, mas a Justiça deu oito dias para a liberação sem sanção prevista em caso de descumprimento, o que acaba por não ter efeito prático — diz Velloso.

Já há atrasos no envio de equipamentos exportados, de acordo com o executivo.

— Um procedimento que normalmente demora uma semana, o que já é muito, pode chegar agora até 30 dias — diz ele.

Apesar da situação, ainda não há risco de paralisação da indústria: — As indústrias têm feito maior estoque de insumos, o que causa um outro problema, de aumento de custo de produção para financiar estoque maior — ressalta Velloso.

Paulo Sergio Castelo Branco, presidente-executivo da Associação dos Importadores de Máquinas e Equipamentos Industriais (Abimei), afirma que a operação-padrão dos auditores tem feito com que mesmo processos simples de liberação, caso de uma importação recorrente de insumos, por exemplo, demorem.

— É uma maneira de provocar e fazer com que as pessoas valorizem o trabalho dos auditores, mas tem onerado bastante as empresas. Hoje, os contêineres têm locações com previsão de esvaziamento e entrega em cinco dias, mas isso só pode ser feito depois que a Receita libera a carga. Se esse processo demora, o excedente de dias de locação é muito caro. Se demorar 15

dias, esse preço a mais pode custar o valor de um frete para vir da Ásia para cá — explica o executivo.

Segundo ele, há casos de demoras de até um mês no Porto de Santos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/04/2022

GIGANTE CHINESA DE PETRÓLEO PLANEJA SAIR DE EUA E CANADÁ POR TEMER SANÇÕES APÓS GUERRA NA UCRÂNIA

Estatual CNOOC também deve vender operações no Reino Unido. Washington alertou Pequim sobre consequências de possível apoio a Rússia

Por Reuters



Exploração de petróleo no Mar do Norte. Estatal chinesa CNOOC pode deixar o Reino Unido Foto: Chris Ratcliffe / Photographer: Chris Ratcliffe/BI

LONDRES E CINGAPURA – A maior produtora de petróleo e gás em alto-mar da China, a estatal CNOOC, planeja encerrar suas operações nos Estados Unidos, no Reino Unido e no Canadá por temor de que seus ativos possam ser alvo de sanções ocidentais num contexto

em que o governo chinês tem sido pressionado a condenar a invasão da Ucrânia pela Rússia.

Na semana passada, o governo americano alertou que a China poderia sofrer consequências caso o país ajudasse a Rússia a driblar as sanções ocidentais, que incluem o bloqueio das reservas internacionais russas e restrições de acesso a sistemas internacionais de pagamento.

Multinacionais como a CNOOC costumam rever periodicamente suas posições em outros países. Mas a saída que está sendo planejada agora ocorre menos de uma década depois de a estatal chinesa ter adquirido a canadense Nexen, num negócio que transformou a CNOOC em uma das maiores produtoras de petróleo do mundo.

Produção de 220 mil barris

Os ativos da CNOOC nesses países incluem grandes campos de petróleo no Mar do Norte e no Golfo do México, além de projetos de extração em areia no Canadá. Ao todo, a estatal chinesa produz cerca de 220 mil barris de petróleo em EUA, Canadá e Reino Unido, segundo estimativas da agência de notícias Reuters.

Em março, a CNOOC contratou o Bank of America para assessorá-la numa possível venda de seus campos no Mar do Norte. E a empresa acaba de lançar uma revisão de portfólio às vésperas de lançar ações na Bolsa de Xangai, segundo fontes relataram à Reuters.

A empresa tentará vender ativos que chama de “marginais e difíceis de gerenciar” nos mercados americano, canadense e britânico, informou um executivo da indústria sob sigilo.

Ao mesmo tempo, a empresa tentará comprar novos ativos na África e na América Latina. E vai priorizar o desenvolvimento de grandes campos recém-adquiridos no Brasil, na Guiana e em Uganda.

Requisitos de segurança para entrar nos EUA

A CNOOC está enfrentando dificuldades sobretudo nos Estados Unidos, onde requisitos de segurança criados por Washington para os executivos chineses entrarem no país se tornaram um problema.

“Ativos como os do Golfo do México são em águas profundas e desafiadores do ponto de vista tecnológico. Precisamos de cooperação com nossos parceiros para aprender, mas os executivos (da empresa) não são nem autorizados a visitar os escritórios americanos”, relatou a fonte à Reuters.

Em um prospecto de apresentação para o seu lançamento de ações em Xangai, a CNOOC admite que poderá enfrentar novas sanções:

“Não podemos prever se a empresa ou suas afiliadas e parceiros serão afetados por sanções americanas no futuro, caso essas políticas mudem”, afirma o texto.

A empresa vai abrir capital em Xangai após ter forçada a sair das bolsas americanas em outubro do ano passado, após uma decisão do governo anterior do presidente Donald Trump que restringiu o acesso de várias empresas chinesas ao mercado de capitais do país sob o argumento de que elas seriam controladas pelas forças militares chinesas, o que foi duramente criticado por Pequim na ocasião.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/04/2022

LEILÃO DE AEROPORTO DE CONGONHAS, EM SÃO PAULO, JÁ ATRAI 13 GRUPOS, INCLUSIVE ESTRANGEIROS

Concessão, prevista anteriormente para ocorrer em maio, ficará para segundo semestre
Por Geralda Doca



Saguão do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo (04/12/2020)

BRASÍLIA - Enquanto a licitação conjunta dos aeroportos cariocas do Galeão e do Santos Dumont sofre atrasos e deve ficar, no mínimo, para 2024, a próxima rodada de privatização de aeroportos, prevista para este ano, tem 13 grupos interessados entre estrangeiros e nacionais, segundo técnicos do governo. O Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, é o principal

atrativo.

As conversas, disseram ao GLOBO pessoas envolvidas nessas negociações, estão ocorrendo com os seguintes grupos: Vinci, ADP e Egis, da França; Aena (Espanha); Zurich (Suíça); AviAlliance (Alemanha); Hamad (Catar); Inframerica (Argentina), além dos brasileiros CCR, Socicam, Pátria, JSHF e Infra Concessões. Alguns dos estrangeiros ainda não operam no país.

Contudo, essa nova rodada deverá ficar para a segunda quinzena de julho. O plano inicial do governo era realizar o leilão entre maio e junho, mas a concessão ainda precisa ser aprovada pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Os estudos estão na área técnica do tribunal e, só depois, seguem para análise dos ministros. A previsão é que esta etapa seja concluída no próximo mês. As propostas foram enviadas à Corte



no fim de dezembro. A Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag) pediu para suspender o processo que analisa a concessão, alegando que a modelagem exclui o setor de Congonhas.

Aviação executiva na mira

Três blocos serão leiloados na sétima rodada de licitações de aeroportos. Segundo um técnico envolvido nas negociações, o lote da aviação executiva, que inclui os terminais de Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ) deverá surpreender. Operadores da aviação geral (jatinhos) e grupos do setor da construção civil têm demonstrado firme interesse nos dois terminais.

A avaliação é que eles são bem localizados e têm espaço para empreendimentos imobiliários, disse um técnico do governo.

O bloco do Norte, com os aeroportos de Belém e de Macapá, também atrai interessados.

Congonhas será leiloado com mais dez terminais (de Minas Gerais, Pará e Mato Grosso do Sul). O edital vai autorizar o vencedor a contratar um administrador regional para cuidar da operação dos terminais de pequeno porte.

A modelagem prevê lance mínimo de R\$ 255 milhões por Congonhas e um investimento total de R\$ 5,889 bilhões. No bloco Norte, a outorga mínima é de R\$ 57 milhões, com aportes de R\$ 857 milhões. Pelo bloco da aviação executiva, o lance mínimo é de R\$ 138 milhões, com investimentos da ordem de R\$ 560 milhões. Esses valores, no entanto, devem ser ajustados pelo TCU.

Renegociação de outorgas

Enquanto estrutura a sétima rodada de leilões de aeroportos e avalia como fazer a licitação dos terminais do Rio, o governo também precisa resolver problemas em contratos antigos do setor (como nos de Guarulhos e Brasília). O principal problema desses contratos está no valor das outorgas, uma espécie de aluguel pago pelos concessionários.

O governo estuda editar uma portaria que vai permitir aos concessionários renegociarem as outorgas. Segundo fontes a par das discussões, a proposta prevê a antecipação dos valores a vencer pelas empresas com desconto ou alongamento de prazo, com taxa de juros mais vantajosas.

A ideia é encontrar uma alternativa para que as concessionárias possam cumprir as obrigações de acordo com o fluxo de caixa que está sendo gerado, explicou um técnico. A proposta passou a ser analisada após a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) ter recusado o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro feito pelo operador do Galeão. Isso levou a empresa a pedir a devolução do ativo. (Colaborou Ivan Martínez-Vargas)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/04/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS SERÁ JULGADA NA PRÓXIMA QUARTA-FEIRA PELO TCU

Caso o julgamento seja concluído na próxima semana, o governo avalia que é possível finalizar a desestatização da estatal até o dia 13 de maio

Por Marlla Sabino, Guilherme Pimenta e Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) julgará a segunda etapa da privatização da Eletrobras na próxima quarta-feira, 20, segundo apurou o Estadão/Broadcast. A conclusão da

análise da segunda etapa da desestatização é esperada com grande expectativa pelo governo, que avalia que, caso o julgamento seja concluído na próxima semana, é possível finalizar a desestatização da estatal até o dia 13 de maio.

Apesar da previsão do julgamento e a promessa do ministro da Economia, Paulo Guedes, de realizar a privatização em, no máximo, quatro semanas, membros do próprio Tribunal de Contas admitem a possibilidade de a conclusão do julgamento ser adiada. Conforme mostrou o Broadcast, o governo também colocou no radar esse risco. A avaliação de fontes envolvidas na discussão é que se o tribunal não der o aval para a privatização a tempo da operação este ano será por “interferência política”.



Sede da Eletrobras; governo espera que a privatização da estatal seja finalizada até o dia 13 de maio Foto: Wilton Júnior/Estadão

Como aconteceu na análise da primeira etapa do processo, o Broadcast/Estadão apurou que o ministro Vital do Rêgo deve apresentar um pedido de vista pelo prazo de 60 dias, inviabilizando a operação no cronograma do governo. No entanto, para evitar o fracasso da privatização, outros ministros do órgão fiscalizador devem

tentar reduzir o prazo para 20 a 30 dias - há precedentes de encurtamento de pedido de vistas, como houve no processo que analisou o leilão do 5G.

O grande incógnita no Tribunal é saber para quanto tempo os ministros irão reduzir o prazo de vista feito por Vital do Rêgo. Se o tribunal reduzir para sete dias, como ocorreu no caso do 5G, o TCU poderá concluir o julgamento no dia 27 de abril. Assim, seria possível concluir a venda da Eletrobras até a primeira quinzena de maio, como planeja o governo.

A data-limite de 13 de maio foi imposta pois a empresa tem um prazo caso queira usar dados do balanço do quarto trimestre de 2021 para fazer a oferta de ações da empresa, por meio da qual a União pretende reduzir sua fatia na companhia de cerca de 60% para 45%.

Caso isso não seja possível, seria necessário se basear no resultado do primeiro trimestre de 2022, previsto para ser divulgado em maio. Além do risco por conta da proximidade com as eleições presidenciais, as demonstrações financeiras dos primeiros meses deste ano podem ter impactos relevantes nos estudos já concluídos pelos técnicos do tribunal, que podem, no limite, reabrir a análise.

Nesta segunda etapa do processo no TCU, são analisadas as condições metodológicas para a desestatização para a operação de emissão de novas ações e diluição do capital da Eletrobras.

Durante a análise, a área técnica do TCU determinou que seja reajustado o preço mínimo que o governo pretende pedir por ação na privatização da Eletrobras. A revisão deve ser feita pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), responsável por modelar o processo por meio do qual a União vai emitir mais ações. Segundo os técnicos, é necessário que se considere na precificação os valores das subsidiárias do grupo.

O BNDES recebeu informações nesta semana de que a análise a ser feita pela Securities and Exchange Commission (SEC), órgão regulador do mercado de capitais dos Estados Unidos, também pode impactar no prazo para liberação da privatização.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2022

O IMPACTO DO CORTE DA ENERGIA RUSSA

Decisão da União Europeia de suspender grande parte das importações de petróleo e gás da Rússia terá desdobramentos econômicos negativos, mas pode acelerar a transição para fontes renováveis

Por Celso Ming, O Estado de S.Paulo*

Grande parte das análises sobre as consequências produzidas pelas reduções de importação de petróleo e gás da Rússia pela Europa limita-se aos impactos sobre a economia da União Europeia. No entanto, o mundo inteiro acabará por ter de pagar o preço, a começar pela própria Rússia.

A guerra na Ucrânia levou as autoridades da Europa a rever a excessiva dependência do fornecimento de gás pela Rússia.

No ano passado, os países da União Europeia importaram nada menos que 155 bilhões de metros cúbicos de gás natural da Rússia. Apenas a título de comparação, o Brasil importa, por ano, 25 bilhões de metros cúbicos da Bolívia. Cerca de 60% do consumo de gás da Alemanha vem da Rússia. A Itália é outra dependente: se abastece na Rússia de 29 bilhões de metros cúbicos, 40% do gás que consome.

Em 2021, a União Europeia importou 99 bilhões de euros (US\$ 108 bilhões) de petróleo e gás da Rússia, o equivalente a 62% das importações russas feitas para o bloco em 2021.

Dependência energética

Importações de petróleo e gás da Rússia pela União Europeia

Em milhões de euros

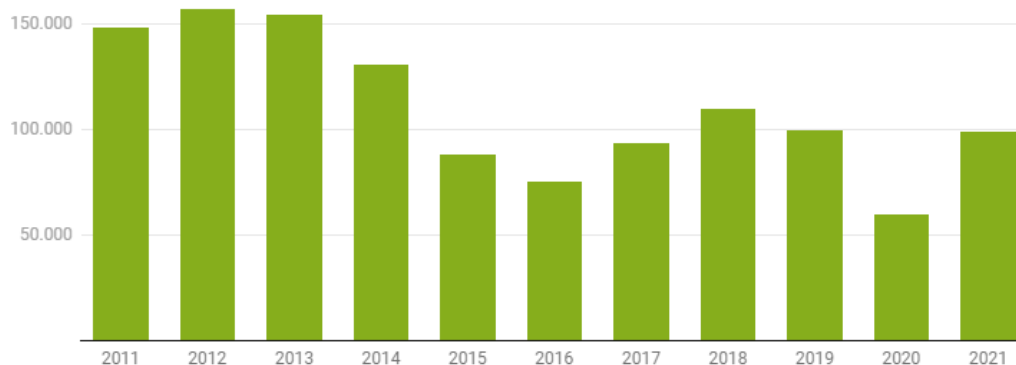
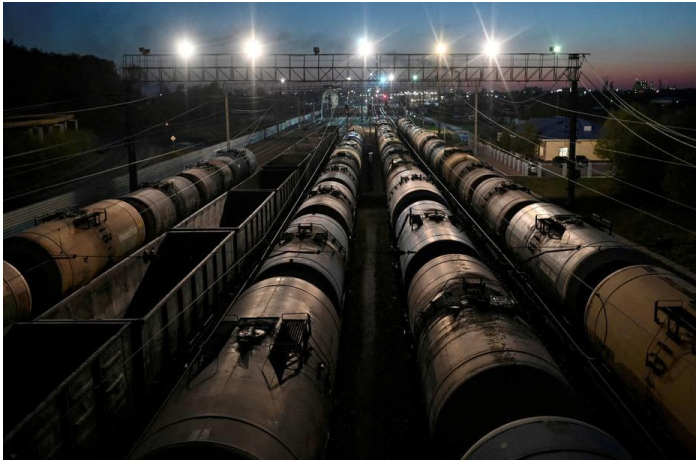


Gráfico: Estadão • Fonte: Eurostat • Obter dados • Criado com Datawrapper

A União Europeia decidiu reduzir em 66% suas importações de gás russo ainda neste ano. Não está claro como esse suprimento, essencial para o Produto Interno Bruto europeu, será substituído. As autoridades esperam importar de outros países cerca de 55 bilhões de metros cúbicos de gás liquefeito. Se isso se confirmar, ficará faltando gás para outros consumidores. Além de pagar mais caro, o resto do mundo terá de apelar para outras fontes de energia, como o sujo carvão mineral, que vinham sendo abandonadas por questões ambientais.

Tanto pelo efeito sanção quanto pela redução da dependência, a forte redução das exportações de gás natural para a Europa deverá produzir enormes estragos nas contas de comércio da Rússia. Essas exportações se fazem por meio de gasodutos, que ficarão ociosos. Apenas no primeiro trimestre deste ano, a Rússia faturou US\$ 58 bilhões com exportações de petróleo e gás, mais do que o dobro do que obteve em igual período do ano passado. Por aí já se pode ter ideia do rombo que apenas essa decisão da Europa produzirá nas receitas da Rússia.

Como a Europa não conseguirá substituir toda a energia proveniente da Rússia, parece inevitável alguma redução do consumo – cujo principal custo será a queda da atividade econômica, portanto, certa recessão.



Tanques de petróleo, em Omsk, na Rússia, utilizado para fazer o transporte do produto para União Europeia. Foto: Alexey Malgavko/ Reuters

Mas, a longo prazo, essa megaoperação de redução da dependência não produzirá apenas mais custos e mais sacrifícios. Terá o efeito positivo de apressar investimentos em energia renovável (energia solar e eólica). Se não fizer lambanças, o Brasil poderá aproveitar essa nova demanda europeia por energia limpa e exportar hidrogênio verde a ser

obtido com a própria energia solar e eólica.

***CELSO MING É COMENTARISTA DE ECONOMIA**

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2022

PETRÓLEO FECHA EM ALTA, INFLUENCIADO PELA CONTINUIDADE DA GUERRA NA UCRÂNIA E DÓLAR FRACO

Analista avalia que que um embargo de petróleo da União Europeia contra a Rússia ainda é uma possibilidade; decisão dos EUA e de aliados de liberarem reservas estratégicas deverá ajudar a contrabalançar a queda na oferta da Rússia

Por Matheus Andrade, O Estado de S.Paulo

Os contratos futuros de petróleo fecharam em alta nesta quarta-feira, 13, em mais uma sessão na qual a continuidade das tensões na guerra da Ucrânia impulsiona a commodity, uma vez que há temores pela produção e maiores sanções à Rússia. Além disso, o enfraquecimento do dólar, moeda na qual o barril é cotado, estimula investidores, em um dia no qual a flexibilização de lockdowns na China também é observada.

O petróleo WTI para maio fechou alta de 3,63% (US\$ 3,65), a US\$ 104,25 o barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex), enquanto o Brent para junho subiu 3,96% (US\$ 4,14), a US\$ 108,78 o barril, na Intercontinental Exchange (ICE). O contrato do Brent é utilizado como referência pela Petrobras.



Plataforma de petróleo inclina na Baía de Guanabara; guerra na Ucrânia e lockdown na China podem alterar a oferta e demanda global por petróleo
Foto: Fabio Motta/AE

O presidente da Rússia, Vladimir Putin, diminuiu as esperanças de que a guerra na Ucrânia possa terminar em breve, descrevendo as negociações de paz como um beco sem saída, aponta o Commerzbank. "Isso significa que um embargo de petróleo da União Europeia

contra a Rússia ainda é uma possibilidade, mesmo que ainda não tenha sido encontrada maioria para apoiá-lo", avalia. Putin afirmou que pode redirecionar facilmente as exportações de seus recursos energéticos do Ocidente para países que realmente precisam deles, enquanto aumenta o consumo doméstico de petróleo, gás e carvão.

A decisão dos EUA e de aliados de liberarem reservas estratégicas deverá ajudar a contrabalançar a queda na oferta da Rússia e deve aliviar a crise de energia que impulsionou os preços da commodity, segundo a Agência Internacional de Energia (AIE). A agência estima que a guerra poderá fazer com que 3 milhões de barris por dia (bpd) da Rússia deixem os mercados globais até maio. Levando o acirramento das tensões em conta, o TD Securities projeta o WTI em US\$ 108 no terceiro trimestre deste ano.

A AIE cortou sua projeção de demanda global por petróleo em 2022, em 260 mil bpd, em função de lockdowns decretados na China para combater surtos de covid-19. A AIE também reduziu sua previsão para a oferta global deste ano, em 200 mil bpd, a 99,3 milhões de bpd. Já nesta quarta, o TD Securities aponta que investidores têm esperança de que a demanda da China comece a se recuperar após a redução recente dos bloqueio.

Os estoques de petróleo nos EUA subiram 9,382 milhões de barris, a 421,753 milhões, informou o Departamento de Energia (DoE, na sigla em inglês). Analistas ouvidos pelo The Wall Street Journal previam avanço bem mais modesto, de 400 mil.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/04/2022*

GOVERNO ARRECADA R\$ 422 MI EM LEILÃO DE ÁREAS DE PETRÓLEO E GÁS SEM PARTICIPAÇÃO DA PETROBRAS

No total, foram vendidos apenas 59 dos 379 blocos oferecidos; ágio foi de 854,8%
Por Denise Luna e Bruno Villas Boas, O Estado de S.Paulo

RIO – Sem a participação da Petrobras, o governo realizou nesta quarta-feira, 13, o terceiro leilão da Oferta Permanente e vendeu apenas 59 blocos dos 379 ofertados. No total, foram arrecadados R\$ 422,4 milhões para a União, com ágio recorde de 854,84%, um resultado bem melhor do que o obtido no final do ano passado. No segundo leilão pelo novo modelo, quando o resultado se limitou a R\$ 30 milhões, foram vendidos somente 17 blocos.

A Oferta Permanente funciona como um banco de áreas de petróleo e gás natural, que são licitadas a partir da demanda dos interessados e veio substituir os grandes leilões tradicionais da agência, que eram realizados desde 1999. Segundo o governo, esse modelo será o único para venda de campos de petróleo e gás no Brasil.



Em discurso ao fim do leilão, o ministro de Minas e Energia (MME), Bento Albuquerque, considerou o certame “um sucesso”, e destacou a presença de empresas brasileiras na disputa, nove no total. Segundo ele, são empresas que se consolidaram como produtoras de petróleo e gás natural e que, agora, buscam investir em exploração, atividade de maior risco e de maior oportunidade de retorno.

Plataforma de petróleo; Governo arrecadou R\$ 422,4 milhões com leilão de áreas de petróleo e gás Foto: Sérgio Castro/Estadão



Mas a maior parte dos recursos arrecadados veio mesmo das grandes multinacionais – Shell com a Ecopetrol e a TotalEnergies – que foram responsáveis por 98% do total, ou R\$ 415,2 milhões, com aposta em blocos na cobiçada bacia de Santos. Foi também nessa bacia o maior lance do leilão, de R\$ 150 milhões, feito pela TotalEnergies pelo bloco S-M-1599.

As demais participantes foram 3R Petroleum, Petroborn, NTF, Origem, CE Engenharia, Petro-Victory, Apoema, Newo, Imetame, Seacrest e ENP Ecossistemas. O destaque ficou com a Petro-Victory, que arrematou 19 blocos na bacia Potiguar, seguida da Origem Energia, que levou blocos nas bacias de Sergipe-Alagoas e Tucano (Bahia).

Das sete bacias ofertadas, apenas a de Pelotas, no Rio Grande do Sul/Santa Catarina, não recebeu interesse.

“Precisamos manter a oferta de áreas, por demanda do mercado”, disse Albuquerque, acrescentando que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) autorizou recentemente a inclusão de mais 11 áreas no polígono do pré-sal na Oferta Permanente até o final do ano, no sistema de oferta permanente.

Ele acrescentou que, nas próximas semanas, o governo vai iniciar as reuniões de grupos de trabalho criados pelo CNPE envolvendo órgãos governamentais de energia e de meio ambiente, com a participação de indústria, para propor medidas que melhorem o planejamento do processo de oferta de áreas e de licenciamento ambiental.

Também o diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Rodolfo Saboia, destacou o sucesso dos resultados. “O resultado do leilão de hoje superou as melhores expectativas. Em primeiro lugar, obtivemos arrecadação recorde em ciclos da Oferta Permanente, o que consolida esse modelo como a principal forma de licitação de áreas para exploração e produção de petróleo e gás natural”, afirmou.

Ele destacou que o leilão teve recorde na quantidade de blocos arrematados sob o modelo de Oferta Permanente, acrescentando 7,855 mil km² de área exploratória no País. “E o que é mais importante, obtivemos recorde nos compromissos de investimentos mínimos. Esses investimentos vão resultar em atividade econômica, emprego e renda para os brasileiros”, ressaltou.

Durante o leilão, organizações ambientais e de direitos humanos fizeram protestos em frente ao hotel onde estava sendo realizado o evento, na zona oeste do Rio de Janeiro. Eles alegam que as áreas que estão sendo vendidas agridem não apenas o meio ambiente, mas a população das regiões onde estão localizadas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2022

‘SUSTENTABILIDADE É UM CAMINHO SEM VOLTA’, DIZ DIRETOR SOCIOAMBIENTAL DO BNDES

Para titular da governança do banco, País tem muito a ganhar com créditos de carbono

Por Sonia Racy, O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Bruno Aranha

Durante seus 13 anos no BNDES, o funcionário de carreira do banco Bruno Caldas Aranha familiarizou-se com áreas de marketing e estratégia, mas foi como gerente de governança que ele adquiriu visão profissional sobre temas socioambientais. “Tive primeiro um período relevante no mercado de capitais, mas sempre próximo da agenda da governança”, conta nesta conversa com o projeto Cenários.

Em 2019, já era chefe de gabinete do presidente Gustavo Montezano, mas lidando também com a organização de agenda socioambiental e climática – e ali ajudou programas como o Floresta Viva, que abre créditos em parceria com empresas. “A sustentabilidade é um caminho sem volta”, avisa o hoje diretor de Crédito Produtivo e Socioambiental da instituição.



Bruno Aranha diz que projetos financiados já evitaram a emissão de 74 milhões de toneladas de carbono Foto: Andre Telles / BNDES

Ele faz seu próprio balanço: “Já temos uma carteira de US\$ 3 bilhões captados com órgãos multilaterais internacionais, e outros US\$ 3 bilhões estão em negociação. A propósito, lembro aqui que o BNDES está entre os três maiores financiadores de energia renovável do mundo”.

A seguir, os principais trechos da conversa.

Você acha possível parar o desmatamento na Amazônia e, simultaneamente, fixar as pessoas por meio de projeto sustentável na região?

O BNDES tem na Amazônia uma atuação que vem de longa data, mas se intensificou nos últimos tempos. Nossa visão é de que não poderemos cuidar da floresta se não cuidarmos das pessoas. A Amazônia é o maior capital natural do planeta, é fundamental para a existência de todos, mas os indicadores sociais e ambientais da região são os piores do País.

Como o banco pode participar desse desafio?

Em nossa visão, as ações do BNDES se dividem em vários pilares. Um deles são as pessoas, o que significa apoiar as ações de educação e saúde. Ali temos vazios assistenciais, precisamos melhorar esses indicadores. Temos trabalhado nisso com os governos da região.

É uma coisa antiga, isso?

Já o fazemos, mas pretendemos fazer mais. Por exemplo, lançamos um match funding, que é um formato pelo qual o banco doa um real e as empresas doam mais um, chamado Salvando Vidas. Esse programa captou mais de R\$ 150 milhões, e uma das iniciativas foi com a Coca-Cola, de compra de refrigeradores para que as vacinas possam chegar intactas às regiões mais longínquas do País.

Há outras empresas nesse tipo de parceria?

Há todo um interesse do setor corporativo em atuar na Amazônia. Outro projeto é o Floresta Viva. São R\$ 500 milhões, metade do banco e metade dos parceiros – entre eles, Petrobras, Vale, Itaipu, Heineken, Philip Morris, governos do MS e do Rio. O foco é a preservação dos biomas – além da Amazônia, o Cerrado, a Mata Atlântica e a Caatinga. E a meta é fazer até 33 mil hectares de reflorestamento gerando a captura de 9 milhões de toneladas de carbono, para beneficiar unidades de conservação e pequenos proprietários rurais.

O BNDES montou recentemente seu primeiro projeto de captação de carbono, creio que de R\$ 10 milhões. Como é isso?

Esse é um projeto-piloto em que o banco se propõe a realizar a primeira compra de créditos de carbono do País. O BNDES fez um edital para que os interessados apresentem seus projetos.

Na COP 26, em Glasgow, alguns pontos da captação de carbono ficaram meio em aberto, não? Já há regras claras para utilizar?



Na COP 26 houve um grande avanço para a regulamentação do artigo 6 do Acordo de Paris. Entretanto, em paralelo existe um mercado voluntário de carbono, porque mais de 5 mil empresas, em todo o mundo, já apresentaram metas de descarbonização. Enfim, o mundo precisa de um reflorestamento significativo e o Brasil é a opção mais barata para isso.

O BNDES está entrando firme nesse processo?

Sem dúvida. O Floresta Viva é um grande exemplo disso. Anunciamos o projeto na COP 26 e em apenas seis meses conseguimos R\$ 400 milhões. Em 2020, lançamos a primeira letra financeira verde no valor de R\$ 1 bilhão, para aplicação em projetos socioambientais no Brasil, e tivemos demanda sete vezes maior. E mais: já temos uma carteira de US\$ 3 bilhões captados em órgãos internacionais, e outros US\$ 3 bilhões estão em negociação. A propósito, lembro aqui: o BNDES hoje está entre os três maiores financiadores de energia renovável do mundo.

Você tem algum número sobre a evolução recente?

Isso vem num crescendo de 2015 para cá. Na carteira total do BNDES, 50% são de economia verde e desenvolvimento ambiental. De 2015 para cá, já desembolsamos R\$ 161 bilhões. Esses projetos evitaram a emissão de 74 milhões de toneladas de carbono na atmosfera. Isso equivale a 28 anos sem carros na cidade de São Paulo. Daqui para a frente, acho que o fundamental é que haja um amadurecimento das companhias para que tragam a sustentabilidade para o centro de sua estratégia. Porque a sustentabilidade é um caminho sem volta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/04/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

VENDAS GLOBAIS DE VEÍCULOS ELÉTRICOS ULTRAPASSAM CARROS HÍBRIDOS PELA PRIMEIRA VEZ EM 2021

Por Nikkei Asia, Valor — Tóquio

As vendas globais de novos veículos elétricos dobraram em 2021, para 4,6 milhões de unidades, ultrapassando os carros híbridos pela primeira vez, mostram novos dados, impulsionados pela forte demanda na China e na Europa.

O “Nikkei Asia” calculou os volumes de vendas com base em dados da empresa de pesquisa japonesa MarkLines. As vendas de novos veículos elétricos em todo o mundo em 2021 aumentaram para 2,2 vezes o nível de 2020, enquanto as vendas de carros híbridos novos aumentaram 35%, para cerca de 3,1 milhões. As vendas de veículos elétricos quase triplicaram em relação a 2019, com as vendas de híbridos subindo cerca de 30%.

O salto nas vendas de veículos elétricos se deve em grande parte à forte demanda na China, o maior mercado mundial para esses veículos. De acordo com a Associação Chinesa de Fabricantes de Automóveis, as vendas de novos veículos elétricos em 2021 aumentaram 2,6 vezes em relação ao ano anterior, para 2,91 milhões de unidades. Subsídios governamentais e o lançamento de modelos baratos levaram mais consumidores a comprar veículos elétricos.

A montadora chinesa Wuling lançou seu Hong Guang Mini EV de baixo custo em 2020, que estava disponível por cerca de US\$ 4.000. Ele vendeu cerca de 420 mil unidades do carro em 2021. As vendas totais de carros no país atingiram 26,27 milhões de unidades, com os elétricos representando 10% ou mais disso pela primeira vez.

As vendas de veículos elétricos também estão ganhando força nos países ocidentais. Na Alemanha, cerca de 340 mil elétricos foram vendidos em 2021, 1,8 vezes mais do que 2020. Isso



também é quatro vezes o número de carros híbridos vendidos em 2021. Nos Estados Unidos, cerca de 490 mil elétricos foram vendidos em 2021, ou 1,8 vezes mais do que os volumes de 2020.

As vendas de veículos elétricos no Japão ficaram em torno de 20 mil unidades em 2021, destacando a expansão relativamente lenta do mercado no país.

Muitos países estão trabalhando para aumentar a participação dos elétricos em esforço global para a descarbonização. Na Noruega, eles estão isentos do imposto sobre valor agregado, ajudando os elétricos a responder por metade de todas as vendas de carros novos no país.

Na China, o governo exige que as grandes montadoras vendam veículos elétricos e outros tipos de veículos ecológicos. A União Europeia pretende proibir novas vendas de carros movidos a gasolina e híbridos até 2035.

Já o estado norte-americano da Califórnia excluiu carros híbridos da categoria “veículos de emissão zero”. O estado exige que as montadoras produzam uma certa porcentagem de veículos com emissão zero.

O Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas disse em um relatório publicado na semana passada que os veículos elétricos que funcionam com eletricidade produzida por métodos que emitem menos dióxido de carbono podem contribuir mais para a redução de emissões no transporte.

O Japão está enfrentando uma pressão crescente para acelerar o lançamento de elétricos. A Honda anunciou na terça-feira que investirá 5 trilhões de ienes (US\$ 40 bilhões) na próxima década no desenvolvimento de veículos elétricos e software automotivo. O objetivo é vender 30 modelos elétricos globalmente até 2030 e produzir 2 milhões de unidades anualmente.

A Toyota também planeja investir 4 trilhões de ienes no desenvolvimento de veículos elétricos até 2030, enquanto sua rival Nissan Motor planeja gastar 2 trilhões de ienes entre elétricos e híbridos nos cinco anos até 2026.

Enquanto isso, a alemã Volkswagen planeja investir 52 bilhões de euros em veículos elétricos nos cinco anos até 2026. Seu objetivo é fazer com que representem 25% de todas as suas vendas de carros novos em 2026, ante os atuais 5%.

A americana Tesla lançou novas fábricas na Alemanha e nos Estados Unidos, dobrando sua capacidade de produção para 2 milhões de unidades este ano em relação a 2021.

Subsídios governamentais e infraestrutura de carregamento desempenham um papel vital para o avanço dos elétricos. Embora as vendas de carros híbridos ainda estejam aumentando e provavelmente não diminuam imediatamente, está ficando mais claro que as montadoras pretendem brigar pela liderança na corrida global de veículos elétricos.

De acordo com a consultoria norte-americana Alix Partners, as gigantes automobilísticas globais devem investir US\$ 330 bilhões no desenvolvimento de veículos elétricos nos cinco anos até 2025.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/04/2022

TRIGO “PRESO” EM SANTOS PODE AFETAR OFERTA DE PÃO EM SÃO PAULO

Operação padrão da Receita atrasa o desembaraço de carga importada de 38 mil toneladas
Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo



**Christian Saigh, vice-presidente do Sindustrigo —
Foto: Nilani Goettens/Valor**

Não bastasse a guerra da Ucrânia, que fez os preços do trigo subirem fortemente nos últimos dois meses no exterior e no país, uma “operação padrão” da Receita Federal mantém retidas 38 mil toneladas do cereal no porto de Santos. O problema pode afetar a moagem em São Paulo, afirma o Sindicato da Indústria do Trigo do Estado (Sindustrigo), já que volume representa 27% do processamento mensal paulista.

Segundo Christian Saigh, vice-presidente da entidade, o trigo está parado em silos alfandegários apenas à espera de nacionalização. “Como os armazéns estão cheios, qualquer navio que chegar amanhã não tem onde descarregar, e o importador passará a pagar um custo de R\$ 210 mil por dia pela demurrage”, afirmou

ao Valor.

Segundo o dirigente, amanhã haverá uma reunião virtual, a pedidos dos moinhos, com o delegado da Receita Federal de Santos para discutir os motivos do atraso. “Essa carga presa é de origem argentina, dentro dos acordos do Mercosul, importada por moinhos que fazem esse movimento há mais de 20 anos. Ou seja, não temos um fator novo que justifique o atraso na operação que, em tempos normais, levaria de três a cinco dias para ser concluída.”

Liberação demorada

Se a reunião terminar sem solução, os moinhos entrarão com um mandato de segurança. “Nesse caso, o juiz tem 48 horas para deferir ou não o pedido dos moinhos, e a Receita tem oito dias para cumprir o mandato. Quer dizer, na melhor das hipóteses, serão mais dez dias para liberar a carga, que já está presa há dez dias”, afirmou.

Esse cenário traz mais um desafio para o segmento, que enfrenta preços elevados do cereal e dos frete marítimo. “A indústria atuou para não faltar trigo em São Paulo. Compramos mais caro e garantimos o abastecimento. Mas agora temos mais esse percalço”, reclamou Saigh.

Até a publicação desta matéria, a Receita Federal não havia respondido ao pedido de entrevista do Valor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2022

ÁREA OBTIDA EM LEILÃO DA ANP AMPLIA PORTFÓLIO DA SHELL NO BRASIL, DIZ DIRETORA

Com o bloco adquirido na 3ª Oferta Permanente de áreas de exploração, a Shell Brasil agora detém mais de 30 contratos de óleo e gás no país

Por Valor — Do Rio

A diretora de Exploração da Shell Brasil, Manoela Lopes, afirmou em nota que a área obtida hoje pela companhia no leilão do 3º Ciclo de Oferta Permanente de Concessão da Agência Nacional do Petróleo (ANP) amplia ainda mais o portfólio da companhia no Brasil, onde a empresa atua como operadora desde o início do século.

“O terceiro leilão de Oferta Permanente foi mais um marco de nosso foco no Brasil, que é responsável por cerca de 13% da produção global de óleo e gás da Shell”, disse Lopes, em nota.



A Shell Brasil (70%), em parceria com a Ecopetrol Óleo e Gás (30%), arrematou os blocos S-M-1599, S-M-1601, S-M-1713, S-M-1817, S-M-1908 e S-M-1910, todos na Bacia de Santos. A empresa vai operar os blocos e pagará um total de R\$ 98,158 milhões em bônus de assinatura. Com o bloco adquirido na 3ª Oferta Permanente de áreas de exploração, a Shell Brasil agora detém mais de 30 contratos de óleo e gás no país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2022

JSL PLANEJA SEGUIR COM AQUISIÇÕES E VÊ MERCADO POTENCIAL DE R\$ 960 BILHÕES EM LOGÍSTICA

Nos últimos três anos, o grupo analisou mais de 170 empresas, e chegou a cinco aquisições
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A JSL, empresa de logística do grupo Simpar, observa um espaço enorme para expansão no setor. O mercado potencial de logística no Brasil estimado é de R\$ 960 bilhões, entre operações dedicadas, transporte de cargas, distribuição urbana e armazenagem, segundo cálculo da companhia.

“É um mercado enorme. A JSL, que é a maior do setor, é uma empresa de R\$ 6 bilhões. Logicamente, não é um mercado 100% atingível. Mas queremos mostrar que a avenida de crescimento é gigantesca”, afirma o presidente, Ramon Alcaraz.

“É um mercado muito pulverizado, familiar, regional. Tem empresas muito boas, completamente fora do radar”, afirmou Antônio Barreto, diretor-executivo de planejamento estratégico da Simpar. As decisões sobre aquisições da empresa estão focadas no grupo controlador.

Para os próximos anos, Barreto diz que o foco é “fazer mais do mesmo”.

“Vamos buscar empresas rentáveis, com boa gestão. Isso é muito importante. Das empresas que adquirimos, não mudamos a gestão. Não tomamos decisão com base em potenciais sinergias, mas obviamente buscamos extrair o máximo delas”, afirmou.

Nos últimos três anos, o grupo analisou mais de 170 empresas, e chegou a cinco aquisições.

Ele diz que algumas discussões que não seguiram no passado hoje estão sendo retomadas. “Tem coisas que olhamos há um tempo e não conseguimos, porque concorria com IPOs, taxa de juros baixa. Esse mundo mudou. Algumas discussões voltaram para a mesa e outras ficaram inviáveis”, disse.

Mercado internacional

Os planos de expansão internacional da JSL poderá ser orgânica, por meio de clientes que têm atuação fora do país, ou via aquisições, segundo Alcaraz.

“Temos visto como funciona a operação nos Estados Unidos, Europa, Ásia. Vemos grandes oportunidades de oferecer um serviço diferenciado”, disse.

Em aquisições, a avaliação é que o cenário provocado pela pandemia e pela guerra na Ucrânia, que afeta mercados internacionais, pode gerar oportunidades.

“Uma dificuldade [nas negociações internacionais] sempre foi juro baixo ou negativo, nos EUA e Europa. Quando ia para a mesa não era competitivo. Este movimento inflacionário atual talvez permita alguns movimentos de crescimento inorgânico — juntamente com o orgânico, porque uma vez que a empresa já esteja no país, fica mais fácil. Ainda não está fácil [as negociações]. A

cabeça de múltiplos nesses países ainda é muito diferente do Brasil, mas é algo que pode avançar”, afirmou Barreto.



JSL: Algumas discussões sobre aquisições que não seguiram no passado hoje estão sendo retomadas — Foto: Imagem retirada do site da JSL

Primeiro trimestre

No primeiro trimestre, a JSL firmou novos contratos com valor de R\$ 700 milhões, com prazo médio de 40 meses.

Desse montante, 94% são fruto de ampliações de contratos já existentes (cross selling).

“Seguimos crescendo com diversidade de negócios, o que garante resiliência, e 94% de cross selling, o que mostra nossa boa relação com os clientes, mesmo em um momento difícil, com repasse de custos”, afirmou Alcaraz.

Nos novos contratos do trimestre, 30% estão no segmento de papel e celulose, 26% em alimentos e bebidas e 12% em siderurgia e mineração. Além disso, 52% se referem a operações dedicadas, enquanto 34% são para transporte de cargas.

A companhia teve um aumento consolidado de 47% em sua receita bruta de serviços no primeiro trimestre, na comparação com igual período de 2021.

Se considerado o faturamento total da JSL e das empresas adquiridas no último ano, ainda há um crescimento orgânico de 21%, chegando a R\$ 1,514 bilhão – como parte das companhias ainda não havia sido comprada no primeiro trimestre de 2021, o dado difere do consolidado no balanço.

Nessa comparação, a receita da JSL sem considerar as empresas adquiridas no período teria alta de 15%, e a receita combinada, de todas as companhias incorporadas ao longo do último ano, avançou 31% entre o primeiro trimestre de 2021 e de 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2022

PREÇO DO AÇO NA CHINA DEVE PERMANECER INSTÁVEL AFETADO POR COVID, DIZ CONSULTORIA

A Mysteel aponta que as siderúrgicas chinesas permanecem acumulando estoques para se proteger de uma possível interrupção do fluxo de matérias-primas

Por Rodrigo Rocha, Valor — São Paulo



O crescimento de casos de covid-19 na China e as medidas adotadas pelo governo local para conter o avanço do vírus devem continuar afetando os preços do aço, que permanecerão “flutuantes”, segundo a consultoria Mysteel.

Outros suprimentos que podem registrar valorização nas próximas semanas são o coque e a sucata de aço — Foto: Pixabay

Em comentário, a Mysteel aponta que as siderúrgicas chinesas permanecem acumulando

estoques para se proteger de uma possível interrupção do fluxo de matérias-primas decorrente do aumento do número de caso de covid-19 no país.

A consultoria ainda lembra que os estoques nas principais traders têm recuado de maneira “saudável”.

Com relação aos preços das matérias-primas do aço, a Mysteel destaca que o minério de ferro deve sofrer um pouco, devido à baixa demanda por produtos siderúrgicos e à interrupção do transporte, mas lembra que os estoques da commodity nos portos chineses têm diminuído.

“Os preços do carvão metalúrgico podem ter tendência de alta, sustentados pelo equilíbrio entre oferta e demanda”, diz o relatório. A consultoria lembra que, apesar da preferência pelo carvão local, as dificuldades de transporte afetam a oferta doméstica, o que beneficia as importações.

Outros suprimentos que podem registrar valorização nas próximas semanas são o coque e a sucata de aço, que, segundo levantamento da Mysteel com 61 siderúrgicas, está no menor nível de estoque desde de outubro de 2020.

Outros suprimentos que podem registrar valorização nas próximas semanas são o coque e a sucata de aço — Foto: Pixabay

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/04/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ENTREGA DE PROJETOS COM RECURSOS DO FMM EM 2021 FOI O MENOR EM 9 ANOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 13 Abril 2022



Arquivo/Divulgação

Dados do Ministério da Infraestrutura apontam que maior parte das demandas concluídas nos últimos três anos correspondem a reparo e manutenção de embarcações.

O número de projetos concluídos com apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM) no ano passado foi 50% inferior ao registrado em 2020. De acordo com dados do Ministério da Infraestrutura, a quantidade foi a menor dos últimos nove anos. Ao todo, foram concluídos 46 projetos

da indústria naval em 2021, sendo 45 de reparo e manutenção e um de cabotagem.

Em 2020, 93 projetos com financiamento foram entregues, sendo 71 de reparo e manutenção, 15 de navegação interior, 4 de apoio portuário, 2 de apoio marítimo e 1 referente à construção de estaleiro. Os projetos concluídos com apoio do fundo setorial naquele ano superaram as entregas nos três anos anteriores: 53 em 2019, 54, em 2018, e 84, em 2017.

Dos 53 projetos entregues em 2019, antes da pandemia, 20 correspondem a reparos e serviços de manutenção, outros 20 são referentes a projetos de navegação interior, 6 de apoio portuário, 5 de apoio marítimo e 2 de cabotagem.

O levantamento contabiliza um total de 947 projetos com recursos do FMM entregues entre 2007 e 2021, entre os segmentos de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem, navegação interior, transporte de passageiros, embarcações de pesca, reparo e manutenção, além da construção e modernização de estaleiros. Na área de estaleiros, foram registradas 11 conclusões de projetos para construção entre 2010 e 2020, além de outros 5 para modernizações dessas instalações entre os anos de 2008 e 2017.

O segmento de cabotagem somou 31 entregas entre 2011 e 2021, sendo que nesse período não houve nenhuma conclusão de projeto desse segmento em 2020. O balanço indica que, entre 2007 e 2021, foram concluídos 188 embarcações de apoio marítimo e 124 de apoio portuário — somente no ano passado não foram registradas entregas de unidades de apoio offshore ou rebocadores com recursos do fundo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2022

PETRORIO TEM SEU MELHOR PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação OFFSHORE 13 Abril 2022

A PetroRio teve o melhor primeiro trimestre de sua história. A empresa atingiu uma produção diária de mais de 35 mil barris, tendo comercializado quase três milhões de barris.

Os bons resultados são consequência do retorno de poços que estavam em workover (manutenção) em Tubarão Martelo e da gestão da empresa, focada na eficiência operacional, otimização de recursos e segurança nas operações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2022

CMA CGM LANÇA SERVIÇOS INTERMODAIS NO RIO DE JANEIRO E MINAS GERAIS

Da Redação NAVEGAÇÃO 13 Abril 2022



A CMA CGM anunciou duas novas ofertas de serviços dedicados com soluções intermodais e verdes para atender o Rio de Janeiro e Minas Gerais.

De acordo com a CMA CGM, os serviços ferroviários 'Ramp Rio de Janeiro' e 'Ramp Minas Gerais' permitem que seus usuários se beneficiem de partidas diárias e tempos de trânsito muito curtos e confiáveis, através do Porto de Santos.

São três serviços semanais: 'SEAS', 'SEAS 2' e 'Safran', conectando Ásia e Europa de/para Rio de Janeiro e Minas Gerais com entrega em rampa ferroviária em quatro dias e sete dias, respectivamente. No caso de exigir serviço de última milha, o tempo de trânsito intermodal será de até um dia.

Para o Rio de Janeiro: 37 dias de Xangai, 40 de Qingdao, 19 de Antuérpia, 21 de Hamburgo.

De Minas Gerais: 38 dias para Xangai, 41 para Qingdao, 30 para Antuérpia, 28 para Hamburgo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2022

ESTUDOS DA HIDROVIA BRASIL-URUGUAI SÃO ENTREGUES AO GOVERNO FEDERAL

Da Redação **NAVEGAÇÃO** 13 Abril 2022



Integração logística entre os países vai garantir tráfego seguro de embarcações e o escoamento de cargas pelo Porto de Rio Grande

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, recebeu nesta quarta-feira (13) os estudos para o projeto de concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul. Conhecida como hidrovia Brasil-Uruguai, o projeto é o primeiro do transporte hidroviário qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos e vai garantir tráfego seguro de embarcações e o escoamento de cargas pela região sul do continente sul-americano. O ministro recebeu o projeto das mãos do embaixador do Uruguai, Guilherme Valles.

“O Brasil e o Uruguai têm uma história grande. São mais do que países irmãos. Nós compartilhamos mais de mil quilômetros de fronteira e mantemos um expressivo comércio bilateral da ordem de US\$ 3 bilhões por ano. Somos unidos por laços históricos, econômicos e culturais. O que queremos é ver essa hidrovia operando e a região fronteira, sobretudo no sudeste gaúcho e no nordeste do Uruguai, prosperando”, disse o ministro Marcelo Sampaio.

O projeto, com valor estimado de R\$ 30 milhões, vai viabilizar o acesso de embarcações uruguaias ao porto de Rio Grande (RS) por meio da conexão hidroviária entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos. A dragagem e sinalização serão pelo canal de São Gonçalo, que conecta ambas as Lagoas, no trecho entre o Canal do Sangradouro (Extremo Norte) e o Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar (Extremo Sul).

Processo de concessão

O Governo Federal vai revisar os estudos e, se necessário, complementá-los com o apoio da CAF (Banco de desenvolvimento da América Latina). Após a revisão dos estudos, será aberta consulta pública para recebimento de contribuições da sociedade e posteriormente, os estudos serão enviados para a análise prévia do Tribunal de Contas da União (TCU). Caso aprovado, o documento segue para elaboração e publicação de edital de concessão pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e, por fim, o agendamento do leilão.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/04/2022

3º CICLO DA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO TEM 59 BLOCOS ARREMATADOS

Da Redação **OFFSHORE** 13 Abril 2022



A ANP realizou nesta quarta-feira (13) a sessão pública do 3º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC). Foram arrematados 59 blocos exploratórios, em seis bacias, que geraram R\$ 422.422.152,64 em bônus de assinatura – um ágio de 854,84% - e resultarão em, pelo menos, R\$ 406.290.000,00 em investimentos somente na primeira fase do contrato (fase de exploração).

Em função da diversidade dos blocos arrematados, os investimentos ocorrerão em seis estados: Rio Grande do Norte, Alagoas, Bahia, Espírito Santo,



Santa Catarina e Paraná. Os blocos foram arrematados por um total de 13 empresas, sendo uma delas nova entrante no país (CE Engenharia).

O diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia, destacou o sucesso dos resultados. “O resultado do leilão de hoje superou as melhores expectativas. Em primeiro lugar, obtivemos arrecadação recorde em ciclos da Oferta Permanente, o que consolida esse modelo como a principal forma de licitação de áreas para exploração e produção de petróleo e gás natural. Também obtivemos recorde na quantidade de blocos arrematados nesse modelo, acrescentando 7,855 mil km² de área exploratória. E o que é mais importante, obtivemos recorde nos compromissos de investimentos mínimos. Esses investimentos vão resultar em atividade econômica, emprego e renda para os brasileiros”, afirmou.

Saboia ressaltou ainda a ampliação do espaço de pequenos e médios produtores: “Isso é algo estimulado pela ANP, pois essas empresas são aquelas que tradicionalmente adquirem mais bens e serviços locais. Destaco ainda a retomada da exploração no estado de Alagoas e o resultado dos blocos marítimos. Foram oito blocos arrematados, com competição, em fronteira exploratória da Bacia de Santos. Enfim, considero o resultado realmente excepcional para o Brasil. É uma mostra de que o país continua competitivo, atraindo investimentos exploratórios, com diversidade de agentes, nacionais e estrangeiros, mesmo em um cenário de transição energética. e é uma mostra também de que há muita exploração a ser feita além do pré-sal”, concluiu.

Este foi o 3º Ciclo realizado no regime de concessão. No 1º Ciclo, que ocorreu em 2019, foram arrematados 33 blocos e 12 áreas com acumulações marginais, que geraram arrecadação de R\$ 22,3 milhões em bônus de assinatura e R\$ 320,3 milhões em investimentos. Já no 2º Ciclo, em 2020, foram arrematados 17 blocos e uma área com acumulações marginais, e gerados R\$ 56,7 milhões em bônus de assinatura e R\$ 160,6 milhões em investimentos.

No regime de concessão, os vencedores são definidos por dois critérios: bônus de assinatura (80%) e programa exploratório mínimo – PEM (20%) oferecidos pelas licitantes.

Os bônus são os valores em dinheiro ofertados pelas empresas, a partir de um mínimo definido no edital, e são pagos pelas vencedoras antes de assinarem os contratos. Já o PEM, medido em unidades de trabalho (UTs), define um mínimo de atividades que a empresa se propõe a realizar no bloco durante a primeira fase do contrato (fase de exploração), como sísmicas e perfurações de poços.

No 3º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão, estiveram em oferta 14 setores de blocos exploratórios de sete bacias: Santos, Pelotas, Espírito Santo, Recôncavo, Potiguar, Sergipe-Alagoas e Tucano.

O evento foi híbrido: a sessão pública de apresentação de ofertas foi presencial, no Rio de Janeiro, com participação dos representantes das empresas e dos funcionários da ANP responsáveis pela realização do evento; e houve transmissão ao vivo pelo canal da ANP no YouTube.

A Oferta Permanente é, atualmente, a principal modalidade de licitação de áreas para exploração e produção de petróleo e gás natural no Brasil. Nesse formato, há a oferta contínua de blocos exploratórios e áreas com acumulações marginais localizados em quaisquer bacias terrestres ou marítimas.

Desse modo, as empresas não precisam esperar uma rodada de licitações "tradicional" para ter oportunidade de arrematar um bloco ou área com acumulação marginal, que passam a estar permanentemente em oferta. Além disso, as companhias contam com o tempo que julgarem necessário para estudar os dados técnicos dessas áreas antes de fazer uma oferta, sem o prazo limitado do edital de uma rodada.

Uma vez tendo sua inscrição aprovada na Oferta Permanente, a empresa pode declarar interesse em um ou mais dos blocos e áreas ofertados no Edital. Após aprovação, pela Comissão Especial de Licitação (CEL), de uma ou mais declarações de interesse, tem início um ciclo da Oferta Permanente, com a divulgação de seu cronograma pela Comissão. Os ciclos correspondem à realização das sessões públicas de apresentação de ofertas para um ou mais setores que tiveram declaração de interesse. No dia da sessão pública, as empresas inscritas podem fazer ofertas para blocos e áreas com acumulações marginais nos setores em licitação naquele ciclo.

Até dezembro de 2021, a Oferta Permanente era realizada exclusivamente em regime de contratação por concessão. Já foram realizados dois ciclos no regime de concessão, em 2019 e 2020, e, agora, será realizado o terceiro.

Essa limitação foi superada a partir da publicação, em 24/12/2021, da Resolução nº 27/2021 do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que estabelece que os campos ou blocos no Polígono do Pré-sal ou em áreas estratégicas poderão ser licitados no sistema de Oferta Permanente mediante determinação específica do CNPE, com definição dos parâmetros a serem adotados para cada campo ou bloco. Nesses casos, a licitação será no regime de partilha da produção.

Assim, passou a haver duas modalidades da Oferta Permanente: a Oferta Permanente de Concessão (OPC), agora em seu 3º Ciclo, cuja sessão pública ocorreu hoje; e a Oferta Permanente de Partilha de Produção (OPP), que ainda não possui data para ser realizada, pois se encontra atualmente em fase de elaboração do edital e modelos de contratos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2022

PORTO DE IMBITUBA REGISTRA ALTA DE 24,6% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DO 1º TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Abril 2022



Somando 1,6 milhão de toneladas operadas entre janeiro e março, o Porto de Imbituba celebra o melhor 1º trimestre de sua história e um crescimento de 24,6% na movimentação de cargas em relação a 2021. Ao todo, foram atendidos 67 navios, um incremento de 19,6% se comparado aos atendimentos dos três primeiros meses do ano anterior.

“Nossos esforços, em conjunto com a comunidade portuária, formada pelos trabalhadores e empresas que realizam as operações, são para atender a grande demanda

do mercado, que tem mantido uma alta procura por atracações em Imbituba e, conseqüentemente, essa curva de crescimento”, destaca Fábio Riera, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

O contexto contribui tanto para o aumento na movimentação de cargas cativas, aquelas que já mantêm uma operação constante, a exemplo do coque, como para a atração de novos negócios, como a recente assinatura do contrato de arrendamento do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) e do arrendamento transitório do Terminal de Granel Mineral (TGM).

Os granéis sólidos seguem predominando a movimentação portuária em Imbituba, com 74,6% do volume operado de janeiro a março, especialmente, do tipo minerais (68% dos granéis sólidos). Dentro dos granéis minerais, estão o coque de petróleo (calcinado e não calcinado), adubos, minérios de ferro e de manganês e o sal.

A operações foram principalmente de importação (47,8% do volume), seguidas dos embarques de exportação (39,8%). A cabotagem, formada principalmente pela movimentação de contêineres, representou 12,2%. Especificamente as operações de contêineres apresentaram incremento de 33,2% número de TEUs movimentados no 1º tri, em relação a 2021.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA DE NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS OCORRE DIA 19

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13 Abril 2022



STS 10, localizado no Saboó, será o maior leilão do Porto de Santos e é essencial para atender crescimento constante de contêiner

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) marcou para o próximo dia 19 de abril, às 10 horas, a audiência pública 6/2022 para obtenção de contribuições para a licitação da área STS 10, localizada no Porto de Santos. O evento ocorrerá no modelo virtual e será transmitido pela internet, gravado e disponibilizado no canal da Antaq no Youtube. A Santos Port Authority (SPA) vai

retransmitir a audiência em tempo real, também no Youtube.

O terminal fica na região do Saboó e terá mais de 600 mil metros quadrados de área. Hoje, essa gleba encontra-se dividida em seis terminais (cinco com contratos transitórios). O novo arrendamento permitirá reuni-las em uma única instalação, com layout em linha com os grandes terminais de contêineres do mundo, ampliando a capacidade do porto em mais 1,9 milhão de TEUs. Atualmente, o complexo portuário tem infraestrutura para movimentar em torno de 5,5 milhões de TEUs e já está próximo desse limite, visto que em 2021 os terminais instalados movimentaram 4,8 milhões de TEUs.

O STS 10 será o maior leilão já realizado no Porto de Santos e envolverá investimentos estimados em R\$ 3,29 bilhões. Entre as obras previstas estão a construção de um cais de 1,2 mil metros, dragagem de aprofundamento na área dos berços de atracação, construção de pátio de aproximadamente de 350 mil metros quadrados e ramal ferroviário de ao menos 1,5 mil metros.

O valor global estimado do contrato é de R\$ 27,9 bilhões. A duração será de 25 anos, com celebração de contrato e início das operações previstas para 2023. Os valores de arrendamento devidos pela licitante vencedora à Santos Port Authority (SPA) serão de R\$ 6,2 milhões em parcelas fixas mensais e R\$ 54,55 por TEUs.

A consulta pública ficará aberta até o dia 21 de abril. Para consultar os documentos referentes à área, acesse a página da Antaq:

<https://web3.antaq.gov.br/Sistemas/LeilaoInternetV2/default.aspx?audiencia=105>

Vista aérea de cidade na beira da estrada Descrição gerada automaticamente

Sobre a Santos Port Authority

A Santos Port Authority é uma empresa pública vinculada à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) do Ministério da Infraestrutura (Minfra). É responsável pelo planejamento logístico e pela administração da infraestrutura do Porto Organizado de Santos, o

maior da América Latina, por onde passam 28% das trocas comerciais brasileiras. Com 15,5 quilômetros quadrados, o complexo portuário está localizado a 70 quilômetros da Grande São Paulo e possui 55 terminais, sendo 41 arrendamentos, 8 retroportuários e 6 terminais de uso privado (TUPs), situados em duas margens, uma em Santos (direita) e outra em Guarujá (esquerda).

Para saber mais:

www.portodesantos.com.br
www.linkedin.com/company/santosportauthority
www.facebook.com/portodesantosbr
www.instagram.com/portodesantosbr
www.twitter.com/portodesantosbr

Interface gráfica do usuário, Texto, Aplicativo Descrição gerada automaticamente

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/04/2022

DINÂMICA DO NOVO MODELO SERÁ DESAFIO PARA FUTURO GESTOR EM VITÓRIA, DIZ CASTIGLIONI

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 12 Abril 2022*



Arquivo/Divulgação

Presidente da Codesa apontou necessidade de identificação de parceiros com apetite para fazer investimentos em superestrutura e para especializar berços e terminais.

O diretor-presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Julio Castiglioni, disse, nesta terça-feira (12), que o desafio de gestão do futuro concessionário do Porto de Vitória (ES) será entender a nova dinâmica e a

racionalidade do novo modelo sem perder o timing e sem ser precipitado em fazer acordos. Castiglioni ressaltou que há garantia de fluxo de caixa nos primeiros anos de concessão e que o novo concessionário vai ter que respeitar contratos de arrendamento atualmente em vigor para garantir esses recursos.

Para os novos contratos haverá a figura do explorador de instalação portuária, em vez do arrendatário, que firmará contrato diretamente com a concessionária. A principal alteração nessa relação, segundo Castiglioni, serão os termos firmados entre esses dois novos atores, de natureza privada, sem licitações prévias e com mais liberdade negocial. Ele ponderou que ainda haverá alguns limites regulatórios que poderão ser fiscalizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), como no caso de indícios de abuso de poder econômico.

"O futuro do porto de Capuaba depende da identificação de parceiros no mercado, de exploradores de instalação portuária com apetite para fazer investimento em superestrutura e para especializar os berços e os terminais que pretendam, entre aspas, arrendar [áreas]", afirmou Castiglioni, durante o segundo dia do Sudeste Export, em Vitória.

Na ocasião, ele comparou que, enquanto o Porto de Santos (SP) existe muita disputa pelos poucos metros quadrados disponíveis para explorar atualmente, metade da área sob a gestão da Codesa — somando os portos organizados — está ociosa porque não existe capacidade de dar

resposta na velocidade do fluxo de comércio. Ele citou a área Vix-30, leiloadada em 2019, e que até hoje não foi mobilizada.

Castiglioni apontou o risco de fuga de cargas sem a dinâmica e o fôlego para concorrer com portos como Tubarão, Portocel e Porto do Açú. Ele projetou que a estimativa de R\$ 855 milhões em investimentos obrigatórios associados à concessão vão trazer principalmente para Capuaba um 'canteiro de obras', que demandará que a concessionária entenda qual vocação e o que o porto de Capuaba está precisando. "Vitória hoje é um porto que carece de melhorias, mas comparativamente aos portos que visitamos, ele está longe de ser o pior", comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/04/2022

EMPRESA NORUEGUESA DESENVOLVE NAVIO PARA TRANSPORTAR HIDROGÊNIO EM CONTÊINERES

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 12 Abril 2022



A empresa norueguesa de energia Gen2 Energy planeja desenvolver o que pode se tornar a primeira solução de transporte em larga escala do mundo para o hidrogênio como fonte de energia. A empresa, que está produzindo uma grande instalação de produção de hidrogênio na Noruega, anunciou que está trabalhando com o designer de navios norueguês Sirius Design & Integration para o projeto de dois navios especializados para o transporte de hidrogênio.

A Gen2 Energy também está procurando um método único de transporte de hidrogênio. Muitos dos esforços atuais estão se concentrando no transporte de maneira semelhante a outros gases na forma líquida. A Gen2 Energy está buscando desenvolver projetos para movimentar grandes quantidades de hidrogênio comprimido em contêineres.

"O transporte de hidrogênio é um desafio e estamos muito entusiasmados por estar na vanguarda do desenvolvimento de tecnologia, permitindo soluções logísticas econômicas, seguras e verdes", disse Jonas Meyer, CEO da Gen2 Energy. "Ao trabalhar em conjunto com a equipe da Sirius D&I, nos sentimos confiantes de que atingiremos nossas metas estabelecidas e estaremos prontos para fornecer hidrogênio aos nossos clientes quando nossas produções começarem."

A Gen2 Energy está atualmente desenvolvendo a produção em larga escala de hidrogênio em Mosjøen, Noruega. A empresa explica que parte do volume será exportado para países do norte da Europa, o que exigirá um método seguro, eficaz e verde para o transporte de grandes quantidades de hidrogênio.

Embora a empresa reconheça o transporte marítimo como uma escolha natural, eles observam que atualmente não há embarcações aprovadas para transportar uma grande quantidade de contêineres com gás hidrogênio comprimido. A empresa, em parceria com a DNV e a HYEX Safety, usou um método de abordagem baseado em risco para identificar requisitos e recomendações para o projeto. O objetivo é alcançar uma Aprovação em Princípio (AiP), para um navio porta-contêineres especializado que possa transportar com segurança uma quantidade maior de contêineres de hidrogênio.

A Gen2 Energy e a Sirius estão visualizando dois grandes porta-contêineres. Cada navio teria aproximadamente 189m de comprimento e capacidade de carga de 500 contêineres de 40 pés.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/04/2022

SIEMENS E ESTALEIRO HYUNDAI DESENVOLVEM PROGRAMA DE DESENHO ASSISTIDO POR COMPUTADOR

Da Redação *INDÚSTRIA NAVAL* 12 Abril 2022



A alemã Siemens associou-se ao grupo sul-coreano de construção naval Hyundai para desenvolver um novo programa de desenho assistido por computador (CAD) que ajudaria os estaleiros a acelerar a transformação digital. O intuito é possibilitar a operação de um estaleiro inteligente autônomo até 2030.

O CAD é usado para aumentar a produtividade dos projetistas, melhorar a qualidade do projeto, melhorar a comunicação por meio de documentação e criar um banco de dados para

fabricação.

Os parceiros da Siemens são duas unidades do grupo de construção naval Hyundai – Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (KSOE) e Hyundai Samho Heavy Industries.

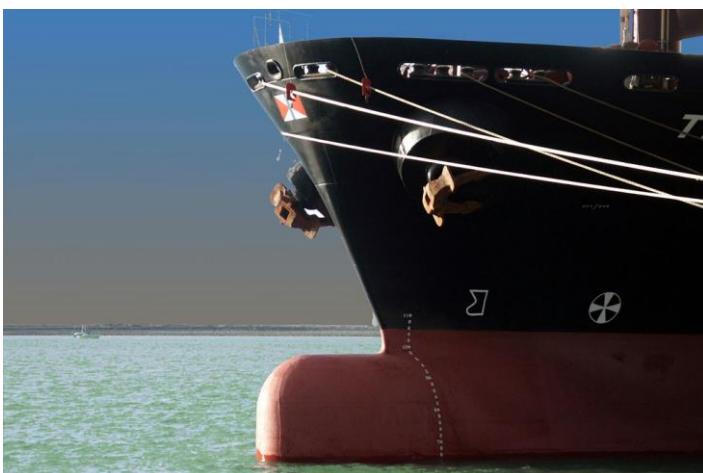
Os construtores navais sul-coreanos trabalham para desenvolver tecnologias de navios inteligentes, que devem revolucionar o cenário de projeto e das operações das embarcações. Juntamente com a eficiência no tráfego, o objetivo é garantir que os navios inteligentes minimizem os erros humanos que causam acidentes marítimos.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 13/04/2022

ARTIGO - A LEI DO “BR DO MAR” COM ALÍQUOTAS REDUZIDAS DO AFRMM

Por *Michel Alkimin e Ana Paula Ronchi* *OPINIÃO* 12 Abril 2022



No dia 01/12/2021, o Senado Federal aprovou o Projeto de Lei (PL) 4.199/2020, encaminhado pela Câmara dos Deputados, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como “BR do Mar”. No plenário virtual do dia 15/12/2021, os deputados aprovaram as alterações feitas pelos senadores e submeteram o projeto à sanção presidencial no dia 21/12/2021.

Em edição extra do Diário Oficial da União do dia 07/01/2022, a Presidência da República sancionou parcialmente o

referido projeto, que foi convertido na Lei nº 14.301/2022, vetando trechos importantes do texto.

Alguns vetos foram inesperados, especialmente aquele relativo às alterações das alíquotas do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), pois havia grande expectativa das empresas atuantes no setor, ante a possibilidade de reduzir os custos das operações, especialmente na importação.



O AFRMM é disciplinado pela Lei 10.893/2004 e incide sobre a remuneração do transporte aquaviário, entendido como custo do transporte porto a porto, acrescido dos custos com o manuseio da carga, realizada antes e depois desse transporte (art. 5º, §1º, Lei 10.893/2004). As alíquotas do tributo estão previstas no seu artigo 6º, da seguinte forma: (1) 25% para navegação longo curso; (2) 10% para cabotagem; e (3) 40% para navegação fluvial e lacustre, no transporte de granéis sólidos e líquidos para as regiões Norte e Nordeste.

A versão final do PL, aprovada pelos congressistas, contava com uma redução significativa desses percentuais. O artigo 21, do PL, alterava o artigo 6º da Lei 10.893/2004, para prever as seguintes alíquotas: (1) 8% para navegação longo curso; (2) 8% para cabotagem; (3) 40% para navegação fluvial e lacustre, quanto ao transporte de granéis líquidos para as regiões Norte e Nordeste; e (4) 8% para navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis sólidos destinados à região Norte e Nordeste.

Como justificativa para o veto desses pontos, a Presidência da República apontou que “a proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade e em contrariedade ao interesse público, pois acarretaria renúncia de receitas sem a apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias (...)”.

Apesar desses vetos, foi aprovada a criação do § 4º para o artigo 6º, da Lei 10.893/04, permitindo ao Executivo estabelecer descontos nas alíquotas do AFRMM, “desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga e com os tipos de navegação, levando em consideração apenas o fluxo de caixa do FMM.”

Ou seja: com a manutenção desse trecho do projeto, os descontos nas alíquotas do tributo somente seriam possíveis por meio de ato normativo da Presidência da República.

Para as atividades dos importadores, a redução da alíquota incidente sobre a navegação de longo curso (transporte de mercadorias entre diferentes países) era defendida inclusive pelos Ministérios da Economia e da Infraestrutura[1], pois traria um grande impacto inclusive sobre o valor dos produtos internos, podendo reduzir o preço dos itens da cesta básica em, pelo menos, 4%, além de contribuir para a redução do “custo Brasil”. No entanto, com a publicação da Lei em 7 de janeiro, as novidades esperadas não se concretizaram imediatamente, já que se manteve a alíquota de 25% incidente sobre o valor do frete nas transações internacionais.

De outro lado, a Lei do “BR do Mar” alterou o art. 37, § 3º, II[2], da Lei 10.893/2004, para dispensar o pagamento da Taxa de Utilização do Sistema Mercante (TUM) na navegação de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou destino seja porto localizado na Região Norte e Nordeste. A medida visa promover o desenvolvimento econômico dessas regiões.

Na prática, o benefício ainda não foi percebido pelos transportadores, pois o Sistema Mercante da RFB, até o momento, não está parametrizado para dispensar o pagamento da TUM. Isto é, desde a entrada em vigor da nova Lei, os transportadores aquaviários estão recolhendo indevidamente a referida taxa. Com efeito, enquanto persistir a falha sistêmica, a dispensa do pagamento da taxa demandará o prévio reconhecimento do direito por meio de ação judicial.

Outro ponto a ser destacado sobre o AFRMM é que ele desrespeita dois acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário: (1) GATT[3] (Acordo Geral de Tarifas e Comércio) e (2) AFC (Acordo de Facilitação do Comércio).

No caso do primeiro, há a violação do princípio do tratamento nacional, na medida em que se tributa as mercadorias importadas de maneira mais gravosa do que a tributação das mercadorias nacionais[4]; e no caso do segundo, se viola a necessidade de justificativa de sua existência, pois, como se sabe, não há justificativa razoável para que um tributo da década de 1950 permaneça válido atualmente do mesmo modo que antes.



Como esperado pelo setor, os vetos foram derrubados pelo Congresso na sessão conjunta do 17/03/2022[5] e, no dia 25/03/2022, foi feita nova promulgação da Lei do “BR do Mar”, dessa vez, com a entrada em vigor dos percentuais reduzidos.

Nesse sentido, a redução das alíquotas do AFRMM, inicialmente proposta pelos congressistas, é válida para as operações ocorridas após a nova promulgação, uma vez que o trecho com os novos percentuais não integrava a norma publicada em janeiro. Assim, entre a primeira e a segunda promulgação vigorou as alíquotas antigas — a RFB se manifestou no mesmo sentido, com a publicação da Notícia Siscomex nº 008/2022[6], em 28/03/2022.

A derrubada do veto é muito comemorada pelos importadores e transportadores brasileiros, pois contribuirá para a redução dos custos no transporte internacional de mercadorias e para a melhoria do ambiente de negócios nacional, além de contribuir para que o Brasil fique em conformidade com os tratados internacionais dos quais é signatário, promovendo a modernização de sua legislação aduaneira.

Michel Alkimin é advogado da área de tributário aduaneiro contencioso e consultivo da Lira Advogados

Ana Paula Ronchi é advogada da área de Contencioso Tributário e Aduaneiro do escritório LIRA Advogados

[1]<https://www.gov.br/economia/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/notas-informativas/2021/dezembro/ni-a-importancia-da-aprovacao-do-projeto-br-do-mar.pdf>

[2]Lei 10.893/2004, Art. 37. Fica instituída a Taxa de Utilização do MERCANTE. (...) § 3º A taxa de que trata o caput não incide sobre: (...) II – as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

[3]General Agreement on Tariff and Trade.

[4]Situação que foi corroborada pela BR do Mar ao prorrogar até 08/01/2027 a não incidência do AFRMM nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, originadas ou destinadas à porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País (art. 24), contribuindo para a manutenção de 99% da arrecadação do AFRMM decorrer das navegações de longo curso.

[5]Sessão conjunta do Congresso Nacional. Disponível em: https://www.congressonacional.leg.br/materias/vetos/-/veto/detalhe/14994#tramitacao_10258007. Acessado em 18/03/2022.

[6]Novos percentuais se aplicam aos Conhecimento de Embarque Eletrônico (CE) posteriores à publicação da norma. Para os emitidos antes de 25/03/2022, o contribuinte deve recolher a diferença em DARF. Disponível em: <http://siscomex.gov.br/importacao/importacao-n-008-2022/>. Acessado em 04/04/2022.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 13/04/2022

TERMINAIS DE LÍQUIDOS ALERTAM IBAMA SOBRE RISCOS DE SHIP-TO-SHIP EM MAR ABERTO

Por *Daniilo Oliveira* PORTOS E LOGÍSTICA 12 Abril 2022

ABTL sugeriu ao órgão ambiental consulta pública sobre revisão da IN 16/2013, que regulamenta procedimentos para autorização ambiental para operações de transbordo na costa brasileira.



Arquivo/Divulgação

A Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL) encaminhou uma carta à diretoria de licenciamento do Ibama defendendo a necessidade de revisão urgente da instrução normativa (IN) 16/2013, que regulamenta procedimentos técnicos e administrativos para emissão de autorização ambiental para operações ship-to-ship. A associação alega que as operações de transbordo na modalidade underway, realizadas em mar aberto ou em áreas fora da supervisão de uma

autoridade portuária, estão mais vulneráveis do que as realizadas com os navios atracados em instalações portuárias. O argumento é que a legislação atual é mais rígida para os terminais, que estão em locais mais abrigados.

Na carta, a ABTL mencionou que uma falha ocorrida durante a realização de uma operação de ship-to-ship underway chegou a ser apontada como uma das hipóteses causadoras do derramamento de óleo ocorrido na costa brasileira em 2019. O acidente atingiu mais de 2.000 quilômetros da costa brasileira, com mais de 4.500 toneladas de resíduos de óleo recolhidos em praias de 11 estados, número 16 vezes maior do que a soma de todos os incidentes com óleo reportados entre 2012 e 2019.

O objetivo, segundo a associação, é garantir mecanismos mais efetivos de controle prévio e de segurança operacional para este tipo de atividade. A ABTL considera que uma maior transparência sobre a movimentação de petróleo ao longo da costa brasileira e uma revisão dos riscos associados a esse tipo de atividade são essenciais para que o país possa ampliar sua produção de petróleo de forma segura e sustentável. A associação avalia que o evento de 2019 jogou luz sobre os desafios relacionados à capacidade de resposta a incidentes de grandes proporções envolvendo óleo no mar e sobre a importância de um maior controle e fiscalização das operações ship-to-ship underway ao longo da costa brasileira.

Esse foi o segundo ofício encaminhado pela associação ao órgão ambiental. Em setembro do ano passado, a ABTL endereçou à presidência do Ibama uma carta destacando a necessidade de aprimoramento das regras aplicáveis às chamadas operações ship-to-ship underway, em especial no que se refere à segurança operacional, à gestão de riscos e à prevenção de acidentes. Um mês antes, manchas de óleo atingiram as praias do arquipélago de Fernando de Noronha, quando foram retirados quase 200 quilos de piche das areias da ilha, sem identificação da causa até o momento.

Em janeiro deste ano, novas manchas de óleo voltaram a ser identificadas no litoral do Nordeste, com pelo menos 33 praias do litoral do Ceará atingidas por manchas de petróleo. De acordo com informações divulgadas pela Marinha do Brasil, as manchas analisadas no litoral cearense diferem do material registrado em Sergipe, em dezembro de 2021, e da Paraíba, coletado entre dezembro do ano passado e janeiro de 2022. Os dados divulgados reforçam ainda a hipótese que o material deste ano não é o mesmo encontrado em 2019.

Para a ABTL, seria importante para a atividade que o Ibama detivesse maior controle em relação às operações autorizadas em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), bem como garantir que elas sejam seguramente regulamentadas e informadas aos órgãos de controle. A carta apresentada pela associação cita que, atualmente, as operações STS underway são realizadas a partir de



simples autorizações ambientais (AA), cujos procedimentos técnicos e administrativos para emissão de autorização ambiental para este tipo de operação foram regulamentados pela instrução normativa de 2013.

“Fizemos a sugestão para revisão da IN 16/2013, que está bastante defasada. Naquela época, o Brasil não tinha essa importância toda no cenário de ship-to-ship underway. Hoje, a situação está completamente mudada. O Brasil aumentou o número de operações de transbordo direto em navios em alto mar em AJB”, comentou o presidente executivo da ABTL, Carlos Kopittke, à Portos e Navios.

Kopittke disse que o objetivo principal da revisão da IN 16/2013 é reunir apoio técnico e institucional para atingir os mais altos padrões de qualidade, segurança operacional e proteção ao meio ambiente em operações de cargas líquidas, seja em terra, seja em AJB. “Não queremos acabar com transbordo. Nossos terminais ainda não são suficientes para a movimentação de toda a produção brasileira, mas já têm condições de movimentar muito mais”, afirmou.

O presidente da ABTL destacou que o Brasil tem mais de 8.000 km de costa que precisam ser protegidos, com diversidade de recursos naturais e atividades econômicas e turísticas importantes. Ele lembrou que o país é um dos maiores produtores mundiais de petróleo e que, se avançar nos próximos 10 anos, pode chegar a ser o quinto maior exportador de óleo do mundo. A ABTL tem 17 empresas associadas, operadoras de 30 terminais aquaviários multipropósito em território nacional, que movimentam anualmente cerca de 60 milhões de toneladas de granéis líquidos, entre petróleo, derivados, químicos, corrosivos, óleos vegetais e etanol.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) autorizou duas operações na modalidade 'em movimento' (underway), uma no Sudeste e outra no Nordeste. De acordo com a Diretoria de Portos e Costas (DPC), estão sendo realizadas operações STS em mar aberto na Bacia de Santos e na costa da Bahia — a cerca de 40 milhas náuticas da cidade de Arémbepe. A DPC informou que também existe uma área para operações STS nessa modalidade já autorizada na costa do Espírito Santo, porém não recebeu nenhuma operação desse tipo até o momento.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/04/2022*

WEG FORNECE SOLUÇÕES PARA TERMINAL DE ARMAZENAMENTO DE RAS MARKAZ EM OMÃ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 12 Abril 2022

A WEG acaba obter um importante fornecimento para atender o Terminal de Armazenamento de Ras Markaz, o mais novo parque de armazenamento de petróleo bruto que está sendo construído pela Oman Tank Terminal Company (OTTTCO), subsidiária da Oman Oil Company, em Omã.

O contrato, concedido à WEG Middle East, uma das filiais comerciais da WEG no exterior, prevê o fornecimento de quatro motores a prova de explosão com refrigeração a ar por tubos, quatro inversores de frequência de média tensão assim como o Start-up e comissionamento da solução conjunta. Projetados e produzidos na fábrica da Maia, em Portugal, esta solução completa vai equipar as grandes bombas de impulso de petróleo bruto para servir o terminal de operações de armazenamento de Ras Markaz. Estas bombas foram fornecidas pela Ruhrpumpen, um dos maiores fabricantes mundiais de bombas.

O novo terminal faz parte da estratégia do governo de Omã expandir sua capacidade de exportação de petróleo bruto no país e se tornar um fornecedor global no mercado de armazenamento de petróleo. Localizado estrategicamente no litoral do Oceano Índico de Omã, o Ras Markaz proporciona fácil acesso aos mercados no sul da Ásia, no Extremo Oriente e África, assim como no Médio Oriente. A obra irá abranger uma área de 1,253ha com capacidade total de 200 milhões de barris de petróleo bruto, após a sua conclusão.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 052/2022
Página 70 de 70
Data: 13/04/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Esta instalação é um elemento decisivo para posicionar o Sultanato como um grande centro na região e um ponto-chave para a Refinaria Duqm, que também conta com mais de 1400 Motores Elétricos e cerca de 200 inversores de Frequência da WEG desde 2019.

De acordo com Elder Stringari, diretor internacional da WEG, esse contrato é uma resposta do mercado ao trabalho sério, eficiente e competitivo que a WEG vem fazendo, no segmento de Oil & Gas.

“Nossa capacidade tecnológica aliada a uma estrutura global, preparada para oferecer suporte técnico e comercial aos clientes do mundo inteiro têm sido fatores determinantes para o aumento da nossa participação em projetos importantes como este. O Oriente Médio é um mercado gigante e promissor e o nosso crescimento na região tem vindo como uma resposta ao nosso trabalho”, disse o executivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercosshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercosshipping.com.br).

Fonte : InforMS

Data : 20/04/2006